



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE MESTRADO EM HISTÓRIA
BR 465 Km 7 – Seropédica/RJ - TEL: (21) 26821701
Curso Homologado pela Portaria 87/2008 - CNE/MEC



DANIELA CARVALHO CAVALHEIRO

AFRICANOS LIVRES NO BRASIL:
TRÁFICO ILEGAL, VIDAS TUTELADAS E EXPERIÊNCIAS COLETIVAS NO SÉCULO
XIX

Seropédica/ RJ

2015

Daniela Carvalho Cavalheiro

**AFRICANOS LIVRES NO BRASIL:
Tráfico Ilegal, Vidas Tuteladas e Experiências Coletivas no Século XIX**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em
História Social da Universidade Federal Rural do
Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção
do grau de Mestre em História

Orientadora: Prof^a Dr^a Fabiane Popinigis

Co-Orientador: Prof. Dr. Nielson Rosa Bezerra

SEROPÉDICA

2015

981.04

C376a

T

Cavalheiro, Daniela Carvalho, 1988-

Africanos livres no Brasil: tráfico ilegal, vidas tuteladas e experiências coletivas no século XIX / Daniela Carvalho Cavalheiro. - 2015.

177 f. : il.

Orientador: Fabiane Popinigis.

Dissertação (mestrado) -
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Curso de Pós-Graduação em História, 2015.

Bibliografia: f. 167-174.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – MESTRADO E
DOUTORADO

“AFRICANOS LIVRES NO BRASIL: Tráfico Ilegal, Vidas Tuteladas e Experiências Coletivas no Século XIX

DANIELA CARVALHO CAVALHEIRO

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História, no Programa de Pós-Graduação em História – Curso de Mestrado, área de concentração em Relações de Poder e Cultura.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 27/02/2015

Banca Examinadora:

Professor(a) Doutor(a) **FABIANE POPINIGIS**
Orientador(a) e Presidente da Banca, UFRRJ

Professor(a) Doutor(a) **ÁLVARO PEREIRA DO NASCIMENTO** - UFRRJ

Professor(a) Doutor(a) **CARLOS EDUARDO MOREIRA DE ARAÚJO** – UNIABEU

Professor(a) Doutor(a) **SIDNEY CHALHOUB** - UNICAMP

Para Wania,
Luís Fernando
e Sebastião (*in memoriam*).

*Dedicado a
todas as mulheres
que lutam e sonham.*

Agradecimentos

É bastante clichê, mas vale repetir: um trabalho como este a gente nunca faz sozinha. Então, deixo aqui um *mea culpa*, caso alguém fique de fora destes agradecimentos. Saibam que foram parte importantíssima dessa fase maravilhosa de minha vida. Amo a todos.

Agradeço à professora Fabiane Popinigis, minha orientadora, por tudo. Sem sua contribuição, eu não teria escolhido estudar os africanos livres da estrada de Magé. Para você, meu muito obrigada. Meu agradecimento, também, para a Capes, por financiar este projeto; para os funcionários dos arquivos Nacional, do Estado do Rio de Janeiro e do Itamaraty, pela colaboração sempre frutífera. Um agradecimento especial para Maria Lucia Alexandre, Alex Brito, Evelyn Rosa, Claudiele Pavão e Cristiane Coimbra, grandes amigos que a Rural me trouxe.

Minha carreira acadêmica começou na Fundação Educacional Duque de Caxias, a FEUDUC, e é graças aos professores que lá pude conhecer que eu me tornei a pesquisadora que sou hoje: sempre aprendendo, sempre em formação. Tania Amaro, Antônio Augusto, Antônio Jorge, Alexandre Marques, Marluvia Santos, entre tantos outros. Todos pesquisadoras e pesquisadores de extrema relevância na nossa Baixada Fluminense. Agradeço por tudo!

Tive a sorte de conviver com grandes professores nesses dois anos de Rural. Agradeço às discussões em sala de aula e às ideias que elas me trouxeram nos cursos de Alexandre Fortes, Monica Martins, Marcos Caldas, Alvaro do Nascimento, João Frago (com quem cursei disciplina externa na UFRJ), Vania Losada e Gloria Oliveira.

Meu mais importante e sincero agradecimento é de Dona Wania, minha mãe, que sempre acreditou no poder da educação e, hoje, colhe os frutos com seus filhos. Ela é a grande responsável por cada um dos meus sucessos, desde as estrelas douradas nos cadernos da primeira série, até as aprovações em seleções de pós graduação. Ao meu irmão, Luís Fernando, que, com sua inteligência, sempre me instigou a querer mais. Que sempre foi um exemplo a ser seguido, e uma meta a ser alcançada. Foi ele quem me levou para as Humanidades, e acho que, até agora, eu nunca havia lhe dito isso. Ao meu pai, que se foi mas sempre estará aqui, em mim e no meu irmão. Posso alcançar as estrelas, mas sei que sempre vai ter feijão, risos e implicância em forma de amor me esperando bem aqui, em Duque de Caxias. Para estes, nenhum agradecimento seria suficiente.

Agradeço minha família por tudo. Pelos esforços coletivos que puderam me levar à universidade, por todo o incentivo, mesmo nas minhas horas de desânimo, e por todo o amor, ainda

que seja do nosso jeito peculiar. Minha Tia Vera, meu Tio Jorge e meus primos, Vivian e Eduardo, participaram ativamente do processo que me levou à universidade. Mas não só isso: foram (e são) parte de minha vida e me apoiam sempre que preciso. Para vocês, meu muito obrigada!

Ainda falando de família, gostaria de mencionar minhas primas. Renata, que sempre tem uma gargalhada e uma piada para animar meus momentos de “internação” no quarto, escrevendo e lendo. E Yasmin, que também está entrando neste mundo da educação. Espero poder te ajudar sempre! Aliás, somos uma família de muitos professores, e isso me enche de orgulho!

Preciso, ainda, agradecer a minha segunda família, minhas irmãs de luta e vida. Às meninas do MCCD, todo o amor do mundo! Juntas somos mais fortes, e não digo isso apenas por dizer: foram elas que me confortaram em diversos momentos nesses dois anos de mestrado, me oferecendo apoio, conversa, um ombro pra chorar e tantas outras coisas, as quais eu nunca vou saber retribuir à altura. Todas fazem parte da minha vida, apesar de eu não conhecer nem a metade pessoalmente. Ah, as maravilhas da internet, unindo pessoas... Amanda Alex, mana de todas as horas; Amanda Alves, gata garota, carioca marota; Carol Marques, que parece uma força da natureza; Kel e sua presença que acalma e conforta; Carol Evelyn e Fer Furtado, as femininjas de Curitiba; Carol mineira, com sua fala doce, irmã de academia; Ingrid, que é a força guerreira em pessoa, determinada como poucos o são; Livia e Fabi, cuja paixão pela leitura é linda e inspiradora; Lulu Palhares e seu companheirismo fiel; Luiza Prado, orgulho acadêmico com seus cabelos coloridos; Thaiana Lopes, Mari Machado, Flavia Durgante, Fernanda Romão, Joyce Campos... Vocês são tantas, e tão maravilhosas. Obrigada!!!

A vida acadêmica é muito solitária, apesar de tudo. Longas horas nos arquivos, depois longas horas lendo e escrevendo. Com o fim das disciplinas, vivemos trancados em nossos escritórios, quartos e arquivos. Porém, após o fim das minhas disciplinas, tive a oportunidade de ir para a York University, em Toronto, para estudar e pesquisar. Fui recebida pelo *The Harriet Tubman Institute for Research on Africa and its Diasporas*. Lá, minha solidão acadêmica foi quebrada pela convivência com pessoas das mais incríveis que já conheci. Agradeço imensamente ter sido tão bem aceita por todos, e também agradeço as contribuições dos

professores Paul Lovejoy, que foi meu supervisor; Joseph Curto, com quem pude estudar Introdução à História da África e História de Angola; David Trotman, com quem cursei Africanos Livres no Caribe; Annie Bunting, por todo o entusiasmo e por me levar para minha primeira apresentação internacional; e Michele Johnson, pela participação no Summer Institute de 2014. Todos foram indispensáveis para a realização deste trabalho.

Agradeço ainda a hospitalidade de Vanessa Oliveira e Issac Choi, que me receberam, acolheram e me tornaram sua amiga; Henry Lovejoy, pela amizade e pelo apoio nos primeiros dias; Shiemara Hogarth e os incontáveis cafés, risadas e conversas; Diane Lee e as ajudas com equipamentos; Myles Ali, Jeff Gunn, Betty Ann e Cory Mills pela amizade, em Toronto e na Cidade do México; José Andrés pelo apoio mútuo; Frank Cao, por ser um senhorio quase pai. Julia Castro foi uma amiga que o ELAP me trouxe, e que vai ficar pra sempre. Agradeço todo o companheirismo e as oportunidades de falar português! Irene Velez e sua doçura, uma amiga maravilhosa. Antônia Christiana foi outro achado que o Tubman me proporcionou. Agradeço toda a ajuda com o inglês e com meus textos, bem como sua amizade. Alemanha e Brasil estarão sempre unidos! Toronto não teria sido tão incrível como foi se eu não tivesse conhecido todos vocês.

Quando voltei para o Brasil, minha solidão acadêmica foi acalmada por outras companhias maravilhosas de pesquisas e amizades. O grupo A Cor da Baixada, com sede na Casa da Pesquisadora, me recebeu de braços abertos. É incrível fazer parte da criação de um centro de pesquisas na Baixada Fluminense, onde nossa história está sendo, cada vez mais, pesquisada e valorizada. Nunca na história da fotografia participei de algo assim! Agradeço a Eliana Laurentino, que tem me ajudado tanto, e se tornou uma grande amiga, companheira de congresso, praia e bar; Marta Ferreira, ancestralidade pura, sorriso contagiante; Ludmila Barros, mãezona, amiga pra todas as horas; Moisés Peixoto, homem das estatísticas, amigo e companheiro de Rural; Juliana, Karol, Evelyn e Vitor, os juvenis mais queridos de todos, que tem futuros brilhantes pela frente. Vocês são todos incríveis!!! Muito obrigada por tudo!

Preciso, entretanto, destacar a figura do coordenador deste grupo, Nielson Bezerra. Mais do que meu co-orientador, Nielson me ajudou a voltar para o mundo acadêmico, apostou em mim, me apresentou à pesquisa, aos arquivos e às leituras. Meu interesse pelos estudos da escravidão nos aproximou de forma cotidiana, gerando uma grande amizade. Nielson participou ativamente na minha ida a Toronto, e, lá estando, me ajudou, orientou e, muitas vezes, me salvou

do tédio e da cozinha. A ele, agradeço por minha entrada neste mestrado, por todo o auxílio nas pesquisas que tenho feito, por minha recente seleção para o doutorado na Unicamp, e por toda a ajuda e incentivo. E que venha muito mais!

Percebi, agora, que, falando de amigos, poderia escrever um tratado muito mais longo que esta dissertação! Mas, já que não é possível, gostaria de mencionar, por último mas não menos importante, a companhia incrível de Daiane Cardozo, as longas conversas e a amizade sincera

de Gabriela Carvalho, a profecia e o apoio de Andrea Mendes, a ajuda salvadora de Santiago de Paiva, o incentivo de Andreia Castro, e o companheirismo de Suiane Nascimento, Bruno Soares, Mariana Pimenta, Gustavo Santos, Vicente Costa, Raquel Lopes, Rosi Silva, Allan Medeiros e Bruno Vanzillota, que juntos formam o nosso famoso e maravilhoso Povo do Arquivo.

Por fim, encerrando estes agradecimentos tão longos, gostaria de incluir aqui todas as mulheres e meninas dedicadas a produzir conhecimento. Este trabalho é para vocês.

Resumo

A presente dissertação explorou as formas de vida e trabalho dos africanos livres no Rio de Janeiro, seguindo uma linha de raciocínio inspirada nas suas histórias de vida, perscrutando trajetórias individuais que oferecem uma perspectiva coletiva daquele processo: a apreensão na África, a travessia atlântica, a segunda apreensão pelas autoridades de repressão ao tráfico, o recebimento do status de africano livre, o período de serviços e, finalmente, a emancipação. O recorte escolhido foi o tráfico entre a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro durante as décadas de 1830 e 1840, o que tornou necessário analisar períodos de serviços e emancipações nas décadas de 1850 e 1860. Para este fim, foram analisadas as mais diversas fontes, dentre elas listas de chegadas de africanos livres na costa do Rio de Janeiro, pedidos de emancipação feitos pelos mesmos, notícias de jornais, relatórios da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, e processos de julgamentos de navios que foram capturados realizando o tráfico ilegal. Com este trabalho, pude analisar a presença centro-africana na região do Recôncavo da Guanabara, o cotidiano dos africanos livres na cidade do Rio de Janeiro e algumas das questões de gênero surgidas no momento de emancipação das africanas livres. Assim, predominou a preocupação com o impacto que a condição social de africano livre teve na vida cotidiana destas pessoas.

Abstract

This thesis explores the lives and labour of liberated Africans in Rio de Janeiro. Inspired by their life stories, this work uses individual trajectories that offer a collective perspective to the process they experienced: the first apprehension in Africa, the middle passage, the second apprehension by the Mixed Commission authorities, the acquisition of the “liberated African” status, the serving period and, finally, the emancipation. I analyze the illegal slave trade from West Central Africa to Rio de Janeiro in the 1830s and the 1840s, which required to examine serving periods and petitions of emancipation in the 1850s and the 1860s. To that end, I used several types of sources, such as lists of disembarkation of liberated Africans in Rio de Janeiro, petitions of emancipation, newspaper accounts, reports from the *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, and processes generated by the Mixed Commission’s trial of illegal slave ships. This work allowed me to analyze the West Central African presence in Reconcavo da Guanabara (RJ), the daily life of liberated Africans in Rio de Janeiro city, and some gender related questions that emerged during the emancipation process. Therefore, the main goal was to examine the impact that the “liberated African” status had in their daily lives.

Índice

Introdução	11
Capítulo 1:O tráfico durante a ilegalidade: suas origens, desembarques e a ação da Comissão Mista Brasil-Inglaterra	25
Os africanos livres no mundo atlântico	26
O fim do tráfico de africanos para o Brasil	32
Entre 1831 e 1850: tráfico e permanências	39
Viagens capturadas: a apreensão de navios negreiros ilegais e a ação da Comissão Mista Brasil-Inglaterra	44
Vidas em tutela: os africanos livres vindos da África Centro-Occidental	51
Capítulo 2:Um navio, várias histórias: o caso do Brigue Brillante	58
“Estamos em pleno mar”: travessia, captura e julgamento do Brillante	60
Julgamento e condenação	71
“ <i>A cousa mais captiva</i> ”: tutela, trabalho e liberdade dos africanos livres transportados pelo Brillante	74

Capítulo 3: Caminhos negros: vida e trabalho dos africanos livres na construção da estrada de Magé a Sapucaia 90

Produção de alimentos, escravos e negócios: contextualizando a sociedade de Magé que os africanos livres encontraram 94

Subindo a serra: a Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia, seus acionistas e negócios 102

Negro livre, trabalho compulsório: vida, trabalho e liberdade dos africanos livres a serviço da Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia 109

Capítulo 4: “Leis que proíbem paixões”: espaços de sociabilidade e resistência sob a condição jurídica de africanos livres 127

Prisca Benguela e o serviço da casa 131

Viver sobre si: o caso de Dionizia Angola 136

Fugindo para a liberdade: Carolina Conga e suas filhas 140

“(...) *Para que fujão, e se entreguem como ela à devassidão*”: Delfina e a liberdade que, se somente para ela, não era suficiente 149

Anexos: Mapas

1. Província do Rio de Janeiro em 1888 161

2. Detalhe do mapa anterior, onde se veem (sublinhados em vermelho) Sapucaia, o Porto Novo do Cunha, as freguesias de Aparecida, Inhomirim e Suruí. 162

3. Nova Carta Chorographica da Província do Rio de Janeiro, 1866, editada, onde se vê (sublinhados em vermelho) o Porto Novo do Cunha, Paquequer, a Serra do Capim. 163

Lista de Fontes 164

Bibliografia 167

Introdução

*Quem nos crimina de amor
É monstro de ingratidões
Quem é sensível rejeita
Leis que proíbem Paixões*

*Justo Céus, para que fizeste
Sensíveis os corações
Se lhe havias impor
Leis que proíbem Paixões*

*Eu respeito, adoro e sigo
Tão santas imposições
Mas não quero, Oh, Natureza!
Leis que proíbem paixões*

O poema anônimo acima foi retirado do processo de captura do brigue *Brilhante*, navio que realizava o tráfico de africanos entre a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro. Este navio, como tantos outros no século XIX, foi apreendido, julgado e condenado por tráfico ilegal de africanos. O que está sendo proposto, aqui, é uma história do tráfico ilegal sob a perspectiva daqueles atores sociais que mais foram afetados por ele: os africanos apreendidos, chamados "livres", porém tutelados nas Américas.

Até o século XIX, o tráfico de escravos era um dos negócios mais lucrativos do chamado mundo atlântico. Porém, no início deste século, tal comércio deixou de ser visto com bons olhos pela Grã-Bretanha, que, em 1807, o declarou ilegal para todos os súditos da coroa britânica a partir de maio de 1808. De acordo com Leslie Bethell, a oposição ao tráfico de escravos na Grã-Bretanha vinha se fortalecendo cerca de vinte anos antes da sua abolição, por razões morais e intelectuais, bem como econômicas¹. Findo o tráfico nos domínios ingleses, Bethell ressalta que isso configurou mais um motivo para a condenação britânica ao tráfico de escravos: "era importante que seus rivais [nas plantações de açúcar nas Antilhas], principalmente os de Cuba e

¹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

do Brasil (...), ficassem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto"². Além disso, os ingleses viam na África um continente a ser transformado em fonte de matérias-primas e mercado para produtos manufaturados.

Portanto, a partir do início do século XIX, a Grã Bretanha se esforçou cada vez mais para acabar com o tráfico de escravos, não só em suas colônias e domínios, mas em todo o mundo atlântico. Uma das medidas tomadas para este fim foi a criação de Comissões Mistas: instituições que deveriam fiscalizar os mares em busca de navios realizando comércio ilegal de escravos, apreende-los, julga-los e, caso fosse condenados, cuidar para que os africanos encontrados se tornassem africanos livres. As Comissões Mistas foram criadas, sempre em conjunto entre Inglaterra e outra nação, em territórios de todas as colônias e ex-colônias de Portugal, Espanha e Holanda³. A comissão que funcionava no Brasil havia sido criada ainda no período anterior à emancipação política do país, na década de 1810 e, por isto, chamada de Comissão Mista Luso-Inglesa. Em 1826, quando o Brasil se comprometeu a acabar com o tráfico em um prazo de três anos — em troca do reconhecimento de sua independência —, esta se tornou a Comissão Mista Brasil Inglaterra⁴. A Comissão Mista Brasil Inglaterra para o Tráfico da Escravatura, juntamente com o governo brasileiro, prosseguiu à apreensão de navios que realizavam o tráfico de africanos, o julgamento de seus donos e tripulação, bem como ao trato com as pessoas vítimas de tal comércio. Com uma sede no Rio de Janeiro e outra em Serra Leoa, essa comissão emancipou cerca de onze mil africanos⁵.

Apesar de ter sido declarado inteiramente ilegal no Brasil a partir de 1831, o comércio de africanos não deixou de ser uma fonte de altos lucros para uma parcela da população brasileira. Entre as décadas de 1830 e 1860, centenas de milhares de africanos foram importados ilegalmente para o Brasil, gerando leis, cargos especializados, políticas de conduta e, principalmente, mão de obra barata para as classes produtoras do Brasil escravista.

Entretanto, uma parcela dessas pessoas foi apreendida. A elas, foi dada a condição jurídica de africanos livres: deveriam servir ao governo imperial por 14 anos, a fim de se

² Ibidem, p. 08.

³ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. "To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century". Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002.

⁴ É importante ressaltar que, mesmo antes de tal acordo, a comissão continuou a realizar a repressão ao tráfico.

⁵ Este número se refere a uma contagem feita pelo governo imperial na década de 1860, que vem sendo utilizada na historiografia como estimativa para o total de africanos livres no Brasil. Cf. MAMIGONIAN, op. cit.

adaptarem à vida no Brasil, seus usos e costumes e, somente após este período, estariam de fato livres para “viver sobre si”.

Essa categoria foi criada através da lei de 7 de novembro de 1831 que, além disso, declarou o tráfico de escravos ilegal. Essas pessoas se tornavam livres ao serem descobertas em navios realizando o comércio ilegal de africanos. Depois disso, eram levadas para a Corte e colocadas sob tutela do Estado, que deveria garantir que elas recebessem aprendizados para o trabalho e para a vida em sociedade. Porém, é importante ressaltar que, mesmo com a lei de 1831, cerca de 700 mil africanos foram comercializados ilegalmente como escravos entre a data de sua promulgação e o efetivo final do tráfico, em 1850, que se deu a partir da lei de 1850⁶.

Com o passar do tempo e o alto número de africanos apreendidos, certas pessoas passaram a poder requisitar o direito de ensinar tais africanos, em troca de seus serviços. Era uma forma de aprendizado pelo trabalho, que, durante toda a sua vigência, teve pouco de aprendizado, mas muito de trabalho. Tais pessoas eram os chamados concessionários de africanos livres, que deveriam ser escolhidos entre as pessoas de conhecida probidade e inteireza do Império. Este trabalho pretende também tratar sobre essas pessoas, mas os verdadeiros protagonistas das histórias a serem contadas aqui são os africanos encontrados naqueles navios ilegais e chamados livres.

De acordo com a Lei de 1831, tais africanos deveriam ser imediatamente mandados de volta para a África. Porém, devido à lentidão na condução dos processos, vários africanos acabavam alojados na Casa de Correção da Corte, para aguardar uma decisão sobre o destino que suas vidas tomariam. Entretanto, a sua maioria permaneceu no Brasil, sendo incorporada entre as diversas modalidades de trabalho compulsório existentes no século XIX. A sua inserção na sociedade brasileira foi possível graças ao não cumprimento da Lei de 1831 (no tocante ao retorno deles para a África) e a possibilidade aberta pelo tratado de 1818, que permitia que os africanos aqui ficassem e fossem submetidos a um regime de aprendizado pelo trabalho⁷.

Dessa forma, cada um destes africanos deveria cumprir um período de serviços equivalente a 14 anos para se adequar à nova realidade de vida no Brasil, aprender os costumes,

⁶ MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005, pp. 23-24.

⁷ Ibidem, p. 135.

a língua e a religião católica, bem como se aperfeiçoar no trabalho e conseguir demonstrar capacidade de "viver sobre si": a capacidade de conseguir seu próprio sustento. A partir de 1835, foi permitido que os serviços dos africanos livres fossem arrematados por particulares⁸. Robert Conrad nomeia a situação legal destes homens e mulheres de "legalidade dúbia"⁹. A emancipação de todos os africanos livres do Império só ocorreu em 1864. É importante ressaltar que os africanos livres não deixam de existir jurídica ou socialmente a partir deste momento. Essa data marca o fim da regulamentação jurídica sobre o grupo, mas ele continua a existir, sobretudo porque é a partir de então que o Império, pressionado pelo governo inglês, começa a empreender esforços para localizar os africanos livres espalhados pelo país¹⁰.

A pesquisa aqui desenvolvida tem por objetivo aprofundar o conhecimento sobre essa categoria de pessoas, suas formas de vida, trabalho e sociabilidade. Longe de esgotar a (profunda) questão, procuro aqui contribuir para este debate, iniciado de maneira substancial por Jorge Prata de Souza em 1999, com sua tese *Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta*, e muito bem continuado por um número crescente de historiadores. Entre eles destacam-se os trabalhos de Beatriz Mamigonian, em sua tese de doutorado intitulada *To be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in Nineteenth Century*, e Sidney Chalhoub com o recente livro *A Força da Escravidão: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista*, entre tantos outros.

As questões já trabalhadas pela historiografia acerca dos africanos livres no permitem levantar inúmeros questionamentos. Os significados da liberdade, a tutela, sociabilidade, o uso do direito, entre outras. É importante expor algumas delas neste momento.

Neste trabalho, entende-se a classe como um processo, como um conceito ampliado e flexível que se determina e se forma a si mesma através da atuação dos indivíduos¹¹. Dessa forma, a agência expressa por Thompson é uma forma de análise que será utilizada durante todo este trabalho. Procura-se enfatizar aqui a forma como os sujeitos irão interpretar os acontecimentos e reagir a eles, para que assim seja possível entender os atores sociais enquanto pessoas dotadas de escolha e agência sobre suas próprias vidas. Através do uso e aplicação do

⁸ Ibidem, p. 24.

⁹ CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil* São Paulo: Brasiliense, 1985.

¹⁰ MOREIRA, op. cit., p. 232.

¹¹ THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa, Volume I "A árvore da liberdade"*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

conceito de experiência, pode-se perceber como os sujeitos interpretam o que acontece ao seu redor para, dessa forma, criarem suas estratégias de vida e sobrevivência. Então, a experiência não é vista como algo apenas individual: é importante pensar nas experiências coletivas, nos conhecimentos acumulados no contato com o outro. Tais experiências são advindas da sociabilidade, ao mesmo tempo em que são moldadas por ela. Aqui não se entendem os africanos livres como uma classe social, mas sim como um grupo que se identificava através de uma característica em comum: a lei, ou a liberdade dada pela lei. Dessa forma, procura-se analisá-los através dessa noção de grupo, de suas experiências (individuais e coletivas) e da agência que eles tinham sobre suas próprias vidas.

A lei de 1831, além de declarar ilegal o tráfico de escravos, regulamentou a categoria de africanos livres, as formas como eles deveriam ser tratados enquanto grupo, seu tempo de serviço e os pormenores da sua tutela. Porém, a liberdade a ser dada a estes africanos era, de acordo com Afonso Bandeira Florence, um terreno de disputas, pois haviam diferentes visões sobre as formas que tal liberdade teria: a da elite, a dos concessionários e a dos próprios africanos livres¹²

Afonso Bandeira Florence aponta alguns tópicos que eram a tônica da discussão, no interior da elite imperial, sobre as formas da liberdade a ser concedida aos africanos livres. O medo da haitianização, as questões de soberania nacional, as formas de cidadania a serem concedidas aos africanos, a visão dúbia sobre a escravidão existente no século XIX (que seria um mal para a humanidade e a sociedade brasileira, mas sustentava a economia) e o temor quanto à provável dificuldade de manter a ordem pública diante da repentina presença de milhares de africanos emancipados eram alguns deles. Existiam várias interpretações diferentes para a solução destes problemas, desde a abolição completa da escravidão até a sua manutenção, passando por abolir o tráfico e manter a escravidão até a manutenção do tráfico¹³. O que Afonso Florence demonstra é que o que todas essas visões e interpretações tinham em comum é que a elite sempre atribuiu todos os possíveis males que acometeriam a sociedade brasileira aos africanos.

Além disso, a compreensão das posições acerca do tráfico e da escravidão está além da lógica interna do comércio e manutenção de escravos. Ela deve ser entendida à luz das disputas

¹² FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002, pp. 06-32.

¹³ *Ibidem*.

ocorridas no interior das classes dominantes¹⁴. Tais debates variaram muito ao longo do tempo, de acordo com a conjuntura política do país, sustentando posições distintas como a continuidade do tráfico e da escravidão, o final do tráfico com manutenção da escravidão, e o final das duas práticas. É importante ressaltar que os debates sobre africanos, mesmo antes da promulgação da lei de 1831, contribuíram para a forma como os africanos livres foram tratados, com relação a sua liberdade e seus destinos.

Sabe-se que o período de 14 anos imposto aos africanos livres era, de acordo com a lei de 1831, para que eles adquirissem o tão mencionado “viver sobre si”. Porém, para os próprios africanos livres, o viver sobre si poderia ser entendido sob uma ótica diferente. Segundo Florence, para os africanos livres o viver sobre si não seria algo a ser alcançado durante o período de tutela, nem uma condição que eles deveriam adquirir, mas sim uma credencial para sua emancipação, pois esta característica serviria como argumento no momento de pleitear a emancipação final¹⁵.

Carlos Eduardo de Araújo demonstra que a ladinização contribuiu para que os africanos livres modificassem os significados que davam à sua liberdade¹⁶. Dessa forma, as tentativas por parte dos administradores de africanos livres de adaptá-los à ordem social vigente (seja pelo trabalho, seja pela religião) só fazia com que eles interpretassem cada vez mais a realidade à sua volta da sua maneira, gerando um conjunto de experiências em comum e contribuindo para o que James Scott chama de resistência cotidiana¹⁷.

Ao interpretarem sua realidade, ressignificarem sua liberdade e agirem sobre ela, os africanos livres se apropriavam de um sistema social que os oprimia e procuravam utiliza-lo a seu favor, como mostra Araújo¹⁸. Seguindo a mesma lógica, Maciel Silva¹⁹ demonstra que os africanos livres forjavam significados e usos particulares para questões como alforria e castigos físicos, sem questionar abertamente a visão dos senhores, mas sim usando-as em seu proveito,

¹⁴ Ibidem, pp. 25-27.

¹⁵ Ibidem, p. 89.

¹⁶ ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. “Prisão, Trabalho e Liberdade: Os africanos livres na construção da Casa de Correção do Rio de Janeiro, 1834-1864”. Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Maio de 2011, UFRGS, p. 15.

¹⁷ SCOTT, James. “Exploração normal, resistência normal”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, nº 5. Brasília, janeiro-julho de 2011, pp. 217-243.

¹⁸ ARAÚJO, op. cit., pp.13-14.

¹⁹ SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes’: Pernambuco (1830-1844)”, *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160.

pois, como demonstrou Sidney Chalhoub em *Visões da Liberdade*, não haveria a possibilidade de reprodução da escravidão sem a introjeção ao menos parcial de certos símbolos de poder²⁰.

Ao analisar o grupo de africanos livres da Fábrica de Ferro de Ipanema e seu pedido coletivo de emancipação, Jaime Rodrigues demonstra como este grupo foi considerado perigoso para a ordem social ao requerer sua emancipação. O medo de que eles se tornassem um exemplo para os outros africanos livres, bem como o medo de sua subversão fez com que eles fossem transferidos da fábrica, sem ter seu desejo atendido. Esta discussão é importante para este trabalho na medida em que mostra como as estratégias dos africanos livres eram criadas em torno de suas redes de sociabilidade, e ao mesmo tempo porque demonstra o quanto eles eram considerados perigosos para a ordem social. O status jurídico de livre era um trunfo que esses africanos tinham que os excluía, legalmente, da ordem escravista e fazia com que o governo imperial e as elites produtoras fossem obrigadas a lidar com eles de forma diferenciada.

A liberdade final garantida pela lei após o cumprimento dos 14 anos de serviço não foi respeitada: alguns africanos livres trabalharam até 30 anos para seus concessionários. Porém, tais africanos não esperavam que seus arrematantes ou o Estado lhes desse a liberdade; muitos são os casos de petições de emancipação de africanos livres depois de findo o período de 14 anos²¹. A concessão da emancipação não era algo fácil, e os processos desenrolavam-se durante anos, mesmo que a lei garantisse a emancipação. De acordo com Maciel Silva, os africanos livres, ao entrarem com estes pedidos, estavam “lutando contra algo que estava inscrito na própria sociedade escravista e que vinha a ser a visão de que os africanos eram perigosos para a ordem social, fosse por seu potencial de resistência, fosse pela incompatibilidade entre seu status de livre e a hierarquia escrava”²². Segundo Silva, conceder a liberdade final aos africanos era, portanto, ir contra a lógica social estabelecida; por isso a dificuldade nos processos.

Sobre emancipações, existe um conjunto de obras que oferecem uma perspectiva importante para o presente trabalho. Analisando processos de emancipação de algumas africanas livres, Danilo Luiz Marques identifica os momentos de resistência engendrados por elas. O autor analisa pedidos coletivos de emancipação, tanto de um grupo sem relação de parentesco

²⁰ CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

²¹ Para a questão dos pedidos de emancipação, ver, entre outros: MAMIGONIAN, op. cit.; MOREIRA, op. cit.; SILVA, op. cit.

²² SILVA, op. cit., p. 150.

explícita, como de um casal de africanos livres, mostrando como essas redes podiam servir como estratégia no momento da emancipação, representando também, para o autor, atos de resistência. O foco deste autor é a liberdade de africanas livres e escravas, mas ele também trata do trabalho destas mulheres como vendeiras nas ruas de Alagoas na metade do século XIX. Marques aponta como as africanas livres conseguiam diversificar seu trabalho na rua, vendendo comida pronta, lavando, engomando. Este trabalho lhes possibilitava acúmulo de pecúlio e o aprendizado de um ofício, o que servia como um forte argumento nos pedidos de emancipação. Além disso, as ruas eram um ambiente favorável para a formação de redes de solidariedade²³.

Ainda tratando de emancipação e liberdade, Maciel Henrique Silva analisou o caso da africana livre Cândida, vendeira na Recife do século XIX. Além de questões ligadas ao processo de liberdade, Silva discute temas ligados às africanas livres, como o controle do comportamento e a imagem que elas teriam aos olhos dos concessionários. Silva expõe que era comum que senhores e concessionários fizessem comentários negativos a respeito do comportamento de africanos livres e de escravos, como forma de controle de quem seria admitido nos ambientes criados e frequentados por tais senhores. Porém, comentários insinuando má conduta sexual, ao que tudo indica, estavam relegados apenas às mulheres²⁴. Isso pode ser explicado pelo intenso controle do corpo e da sexualidade feminina em voga no século XIX, como Verena Stolke ressalta. Este tipo de controle permeava as atitudes dirigidas a elas, qualquer que fosse a condição social. Porém, o fato de ser africana agravava essa situação, uma vez que os africanos de uma maneira geral eram vistos como seres sem moral ou costumes e, como Stolke ressalta, a dicotomia entre mulheres de ascendência européia/livres/de boa família e mulheres de ascendência africana/cativas reforçava esses estereótipos, criando tais relações de poder que influenciariam no momento do pedido de emancipação²⁵.

Tornar livres os africanos introduzidos por contrabando ou alforriar escravos não significava deixá-los à vontade para escolherem seus destinos. Era necessário transformá-los em trabalhadores disciplinados e engajados em um projeto de nação socialmente agregada e sem

²³ MARQUES, Danilo Luiz. “Sobreviver e resistir: os caminhos para liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)”. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: PUC-SP, 2013.

²⁴SILVA, op. cit.

²⁵ STOLKE, Verena. “O enigma das interseções: classe, ‘raça’, sexo, sexualidade. A formação dos impérios transatlânticos do século XVI ao XIX”. *Estudos Feministas*, Florianópolis, 14(1): 336, janeiro-abril/2006. pp. 15-42.

conflitos²⁶. Afinal, como afirma Alinnie Moreira, “garantir a liberdade e a inclusão dos africanos livres e sua prole poderia dar um péssimo exemplo para a população escrava que empreendia esforços para adquirir a liberdade”²⁷.

Neste trabalho, propõe-se seguir uma linha de raciocínio inspirada na história de vida dos africanos livres, perscrutando trajetórias individuais que ofereçam uma perspectiva coletiva daquele processo: a apreensão na África, a travessia atlântica, a segunda apreensão pelas autoridades de repressão ao tráfico, o recebimento do status de africano livre, o período de serviços e, finalmente, a emancipação. O recorte escolhido foi o tráfico entre a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro durante as décadas de 1830 e 1840, o que torna necessário analisar períodos de serviços e emancipações nas décadas de 1850 e 1860. Para isso, este trabalho está dividido em quatro capítulos.

No primeiro capítulo, discuto o tráfico entre a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro nas décadas de 1830 e 1840, analisando os portos de embarque e desembarque de quatorze navios encontrados para este período. Além disso, proponho apresentar e discutir a composição étnica dos africanos encontrados em quatro dos quatorze navios citados anteriormente. Evidentemente, estes não foram os únicos a fazer este percurso. Foram selecionados no universo documental dos processos de captura de navios no Arquivo do Itamaraty, que conta com cerca de 150 processos, entre navios condenados e absolvidos. Dentre estes, apenas quatorze fizeram viagens entre a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro, e, destes, apenas quatro possuem dados relativos às nações dos africanos.

A fim de contemplar esta discussão, inicio este capítulo com uma exposição sobre os africanos livres no mundo atlântico. Como já mencionado, esta foi uma categoria que existiu em diversas localidades, regidas por determinações e legislações similares, todas sob a fiscalização de Comissões Mistas em conjunto com a Inglaterra. Portanto, neste trabalho procura-se entender os africanos livres no Rio de Janeiro como parte desse todo extremamente heterogêneo.

²⁶ RODRIGUES, Jaime. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial*, volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 318.

²⁷ MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Os africanos livres, sua prole e as discussões emancipacionistas: As famílias e a administração dos descendentes de africanos livres na Fábrica de Pólvora da Estrela (Rio de Janeiro, 1830-1860)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 161-200, Jan-Dez 2007, p. 192.

A ação da Comissão Mista é um dos grandes objetivos deste capítulo. Com tantos navios apreendidos, é importante expor como essas apreensões eram feitas e o que elas envolviam. Para isso, utilizo os processos de captura e julgamento das embarcações, que se encontram no já mencionado Arquivo do Itamaraty. Estes processos possuem descrições do momento da captura, cópias dos julgamentos, sentenças, instruções para o trato com os africanos apreendidos, entre outras informações. Além disso, utilizo também os registros destas viagens no *Transatlantic Slave Trade Database*. O objetivo, aqui, foi aprofundar o conhecimento sobre as apreensões e julgamentos.

O segundo capítulo toma a forma de um estudo de caso de um dos navios utilizados no capítulo um, o brigue *Brilhante*. O objetivo deste capítulo é analisar a travessia atlântica do grupo de africanos livres importados neste navio e seus destinos no Rio de Janeiro. Além disso, examino a captura, julgamento e condenação da embarcação, a fim de dar prosseguimento à análise da ação da Comissão Mista, iniciada no primeiro capítulo.

É importante ressaltar que o *Brilhante* já foi analisado anteriormente. Daryle Williams utilizou este navio – juntamente com o *Cezar*, que também fazia comércio ilegal de africanos – em seu trabalho *The Broken Paths of Freedom*, no interior do *The Spatial History Project*, da Universidade de Stanford²⁸. Neste trabalho, Williams mapeou os destinos no Rio de Janeiro dos africanos importados nas duas embarcações, seus concessionários e outras informações, como datas de emancipação, morte ou fuga, a partir do recebimento da condição jurídica de africanos livres. O trabalho de Williams se apresentou, então, como um grande achado: já tendo decidido examinar a trajetória do *Brilhante*, buscava mais informações sobre os africanos nele transportados em notícias de jornal e pedidos de emancipação. Encontrar os destinos de todos eles mapeado contribuiu enormemente para este capítulo.

Diferentemente do trabalho de Williams, discuto, então, a trajetória dos africanos oriundos do *Brilhante* desde a África até o Rio de Janeiro. Dessa forma, analiso como os agentes na negociação da compra dos africanos podem ter feito suas viagens e transações, bem como a travessia e a captura do navio. Apreendido pela Comissão Mista em 1838, o *Brilhante* foi julgado e condenado no Rio de Janeiro.

²⁸ WILLIAMS, Daryle. *The Broken Paths of Freedom: The Africans of the Slave Ships Cezar and Brilhante, 1838-1865*.

Os três pontos que norteavam o julgamento da Comissão Mista e seus juízes eram: a nacionalidade do navio; se realizavam comércio de africanos na costa brasileira; se desse comércio participavam súditos brasileiros ou estrangeiros residentes no Brasil. Estas três questões foram exaustivamente examinadas no caso do *Brilhante*, como eram feitas nos julgamentos de todos os navios apreendidos. Portanto, este caso nos permite aprofundar a compreensão de como se dava um julgamento pela comissão, suas formas e implicações.

Quase todos os africanos oriundos do *Brilhante* foram alocados em postos de trabalho na área urbana do Rio de Janeiro. Apesar de não possuir informações sobre os tipos de trabalhos que eles realizavam, pode-se levantar questões relativas à vida urbana e suas implicações, os locais de moradia e as possibilidades que assim se abriam.

Os dados retirados do *The Broken Paths of Freedom* possibilitaram problematizar diversas questões sobre estes africanos. Fugas, mortes, tempos de serviço, momentos de emancipação. Ao mesmo tempo, pude combinar estes dados com informações mais qualitativas sobre algumas dessas pessoas encontradas em processos relativos a pedidos de emancipação e anúncios de fuga em jornais. Utilizados de forma a entender parte das trajetórias destas pessoas no Rio de Janeiro, estes dados possibilitam traçar este paralelo entre a trajetória de um navio e as trajetórias dos africanos que ele transportava. Estes vinham com destino à escravidão, mas suas vidas ganharam contornos diferentes no momento da apreensão daquele.

Dessa forma, os dois primeiros capítulos tratam, majoritariamente, dos momentos na vida dos africanos relativos à captura na África e à apreensão pela Comissão Mista. Os dois capítulos que seguem terão como norte a vida dessas pessoas no Brasil, seus períodos de serviços, suas formas de sociabilidade e suas lutas pela emancipação final.

Assim, no capítulo três, discuto o uso da mão de obra de africanos livres cedidos à *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* e utilizados na abertura da estrada de Magé a Sapucaia, analisando os contratos de trabalho, as formas de vida e emancipação. Como já exposto, existem trabalhos sobre africanos livres em instituições públicas e sobre aqueles cedidos a particulares. A estrada de Magé a Sapucaia foi uma concessão imperial feita uma empresa particular. Sobre este tipo de concessão, não foram encontrados trabalhos na historiografia brasileira.

Utilizo, aqui, fontes das mais diversas relativas à estrada, aos africanos e à Vila de Magé. Através de comunicados oficiais, notícias de jornal e dos relatórios do Presidente de Província,

pude desenhar as concessões e acordos que deram origem e sustentaram a companhia. Combinando estas informações com publicações sobre a Vila encontradas no *Almanak Laemmert*, foi possível entrever algumas das relações comerciais e econômicas que se desenrolavam naquela localidade. Através de comunicados sobre os trabalhadores, encontrados em diversos códices do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, pude conhecer quem eram os africanos e africanas lá empregados, bem como seus contratos de trabalho e emancipações.

Para compreender a vida e o trabalho dos africanos cedidos à *Companhia*, se faz necessário apresentar o contexto de Magé no século XIX. Sendo uma vila localizada nos fundos da Baía de Guanabara, Magé estava num ponto de confluências entre o rural e o urbano. Ao mesmo tempo em que se destacava pela produção de alimentos, a conexão com a Corte trazia influências urbanas, e o movimento que ligava seus portos ao Rio de Janeiro comprovava isso. Os africanos e africanas eram levados, então, a trabalhar naquela localidade onde informações circulavam, indo e voltando da Corte, de Minas Gerais e de outras localidades no Recôncavo da Guanabara.

Dessa forma, a estrada ligando Magé e Sapucaia serviria, também, como mais uma forma de comunicação entre a província de Minas Gerais, através do município de Mar de Espanha, que fazia limite com Sapucaia, e a Corte, através do porto de Magé. A *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, que coordenou a abertura da estrada, conseguiria, assim, muitos lucros com barreiras e concessões públicas, além da construção do Canal de Magé, que deveria melhorar a navegação para o porto de mesmo nome.

Diversos africanos e africanas foram cedidos a esta companhia ao longo da década de 1850. Eles realizaram tarefas das mais diversas relacionadas à construção de uma estrada, abrindo picadas, construindo pontes, limpando terrenos, entre outras. Seu trabalho foi aproveitado ao máximo. Sua emancipação só viria por força de determinação judicial.

Finalmente, o quarto capítulo. Nele, analiso os impactos que o período de serviços teve na vida dos africanos livres concedidos a particulares, atentando para sua sociabilidade e as estratégias usadas para requerer emancipação. Neste capítulo, procuro focar nas mulheres africanas livres, a fim de analisar as particularidades que o trabalho e a tutela destas possuía. Mulheresna diáspora possuíam especificidades que exigem um olhar cuidadoso sobre suas formas de vida e trabalho: a concepção e criação de crianças, o trabalho como lavadeiras,

vendeiras, quituteiras, entre outros fatores, eram em grande parte característicos das mulheres, fossem elas escravas, forras ou africanas livres.

Procurei estruturar este capítulo na forma de pequenas biografias. Histórias de vida que, ainda que incompletas, ajudam a reconstruir as lutas, anseios e trajetórias de africanas livres. O uso de biografias para reconstruir trajetórias na diáspora não é algo novo. Pode-se tomar como exemplo a trajetória de Mohamad Gardo Baquaqua, africano escravizado que saiu da África e acabou na Europa, passando pelo Brasil, Estados Unidos e Canadá. Sua biografia é de extrema importância para a análise da diáspora africana, da mobilidade espacial e social às quais africanos e africanas estavam submetidos. Diferentemente do caso de Baquaqua, que registrou suas próprias memórias em livro, as histórias aqui examinadas partem, como já mencionado, de processos gerados por pedidos de emancipação. Porém, acredito que, ainda que estas africanas não tenham escrito a própria história da forma que Baquaqua fez, o registro deixado por elas através de sua agência ao solicitar a liberdade é um ponto de entrada significativo para conhecer suas trajetórias²⁹

Questões como o trato com os filhos e filhas das africanas livres, que possuíam uma condição jurídica ainda mais nebulosa que a de suas mães; o trabalho como ama de leite, que possibilitava uma proximidade maior com o concessionário e sua família; a sociabilidade destas mulheres entre si e com pessoas de outras condições sociais; a difamação por parte dos concessionários, como tentativa de manter seus serviços por um tempo maior que o devido; todas estas serão abordadas neste capítulo. O objetivo maior aqui é analisar os impactos que o período de serviços teve na vida das africanas livres concedidas a particulares, atentando para sua sociabilidade e as estratégias usadas para requerer emancipação.

Desta forma, com este trabalho, busco contribuir com o conhecimento sobre o tráfico ilegal e os africanos livres. Entendendo esse grupo de pessoas como um dos muitos que experimentaram a precariedade da liberdade e o acirramento das formas de trabalho compulsório do século XIX, procurei compreender um pouco mais sobre os significados do tráfico e da liberdade para estas pessoas.

²⁹ LOVEJOY, Paul E. “Identidade e a miragem da etnicidade. A jornada de Mahommah Gardo Baquaqua para as Américas”. *Afro-Ásia* 27: 2002, pp.11-12.

As “leis que proíbem paixões”, tão odiadas pelo poeta anônimo tripulante do *Brilhante*, aqui são percebidas como as leis que regulavam o trato com africanos livres. Especialmente a lei de 1831, que regulamentou esta categoria no Brasil e determinou as bases do destino de milhares de pessoas. Mas podem, também, ser interpretadas como os costumes de uma sociedade escravista, que tanto investiu contra a liberdade destas pessoas.

Ironicamente, alguns dos versos escritos por um tripulante de um navio negreiro podem se aplicar aos africanos que o poeta anônimo tentava escravizar. Africanos e africanas livres lutaram contra algo tido como certo naquela sociedade imperial: um conjunto de ideias escravistas que os via como inferiores e cativos. Um conjunto de leis que proibia suas paixões.

As paixões pela liberdade, pela autodeterminação, pela vontade de manter seus filhos ou pela necessidade de se livrar dos desmandos de um concessionário foram muitas vezes tolhidas pelos homens que faziam tais leis. Entretanto, "Quem é sensível rejeita/ leis que proíbem paixões", e, por isso, aqui estou examinando as trajetórias de homens e mulheres que, ao rejeitarem a tutela indevida, utilizaram essas mesmas leis a seu favor, como um campo de ação onde era possível conseguir a tão almejada liberdade.

CAPÍTULO 1

O tráfico durante a ilegalidade: seus portos de embarque, desembarques e a ação da Comissão Mista Brasil-Inglaterra

Durante todo o período de vigência da escravidão negra no Brasil, as origens da maior parte dos africanos enviados para o Rio de Janeiro remontavam à África Centro Ocidental, destacando-se as regiões que se abasteciam de cativos a serem exportados através dos portos de Luanda, Benguela e Cabinda¹. Tal região possuía uma diversidade étnica enorme, que chegou até o Brasil por meio destas pessoas comercializadas como escravos, legalmente ou não. Suas formas culturais, tradições, religiosidade e conhecimentos de diversas formas foram trazidos para o Brasil e aqui interagiram com as formas culturais e valores existentes, dando origem à muitos dos padrões culturais brasileiros. Essa proeminência da região como grande abastecedora de cativos para o Rio de Janeiro faz que seja ela a eleita como recorte para a procedência dos africanos que aqui serão analisados².

A partir de 1831, o comércio de africanos para o Brasil foi considerado ilegal. As autoridades brasileiras, em conjunto com aquelas da Grã Bretanha, deveriam coibir tal atividade e punir aqueles que ainda insistissem em praticá-la. Porém, na prática não foi assim tão simples: as questões ligadas ao tráfico de africanos após 1831 estão permeadas de disputas políticas, conflitos de interesses (sejam eles econômicos, políticos, sociais ou outros), ideias divergentes e vontades conflitantes, o que transforma este debate num momento propício para se analisar diversos aspectos da sociedade escravista brasileira.

Entre 1831 e 1864, os africanos e africanas apreendidos no interior de navios realizando comércio ilegal de escravos passavam a integrar a categoria jurídica de africanos livres. Isso significava cumprir um período de tutela de 14 anos, no qual aprenderiam um ofício ou

¹MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison, 1988; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000; RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

²SLENES, Robert Wayne Andrew. “Malungu, Ngoma Vem!: África Coberta e Descoberta No Brasil”. *Revista USP*, São Paulo, v. 12, p. 48-67, 1992.

profissão, bem como a língua e os costumes locais, antes de adquirir o chamado “viver sobre si”, ou seja, antes de poderem ser efetivamente donos de seus destinos. Tal aprendizado ocorreu poucas vezes, sendo muito mais comum uma vida de trabalho e exploração. Na prática, a dinâmica de vida e trabalho dessas pessoas possuiu diversas nuances que precisam ser analisadas e examinadas a fim de delimitar o que significava ser um africano livre, quais eram os limites de ação que tal fato impunha e quais eram as possibilidades abertas por tal perspectiva.

A presença de tais africanos importados ilegalmente criou demandas específicas que precisavam ser sanadas, tais como o destino que eles e elas teriam, qual seria seu papel na nascente sociedade brasileira emancipada, qual o tipo de trabalho que exerceriam, qual e como seria feito o controle sobre suas vidas e seus corpos. Assim, a fim de viabilizar a análise que ora se propõe, será necessário contextualizar as lutas e o cotidiano destes africanos, a fim de inseri-los nesta lógica imperial que o país vivia. Será necessário, também, apresentar as origens e consequências da lei de 1831, que proibia o tráfico e regulamentava a categoria de africanos livres, e acompanhar algumas ações da Comissão Mista criada pelos acordos entre o Brasil e a Inglaterra para coibir o tráfico e encaminhar os africanos livres.

Os africanos livres no mundo atlântico

A categoria jurídica de africanos livres foi criada em diversos territórios e antigas colônias de Portugal, Espanha, Holanda e Grã Bretanha. Em praticamente todas estas localidades, as leis e recomendações anti-tráfico estavam submetidas ou eram influenciadas pelas determinações britânicas. Assim foi no Brasil – devido a acordos bilaterais assinados desde antes da emancipação política do país – no Caribe Britânico – devido à situação política de colônias, antigas colônias e territórios ingleses – e em diversos outros territórios³. O controle (ou tentativa de controle) inglês sobre a repressão ao tráfico perpetrada por estes países consolidava-se com a criação de Comissões Mistas: sempre com duas sedes, uma no país que buscava combater o tráfico e outra em território inglês – como Serra Leoa ou Santa Helena –, tais comissões serviam para repreender o comércio de africanos, tentando fazê-lo em termos britânicos. Dessa forma,

³ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002.

não é possível proceder a uma análise do caso brasileiro sem, ao menos, compreender as semelhanças e diferenças entre o trato com os africanos livres no Brasil e em outros territórios. Portanto, julga-se importante fazer algumas observações sobre as formas pelas quais os governos de outros territórios compreendiam e lidavam com os africanos livres, a fim de entender como tal categoria se estruturou no mundo atlântico.

No Caribe Britânico, a entrada de africanos livres se deu por meio de esquemas de imigração organizados inicialmente pelo governo inglês e, posteriormente, pela iniciativa particular. Em estudo pioneiro sobre as políticas de emancipação e de combate ao tráfico de africanos da Grã Bretanha, Johnson Asiegbu demonstra como se deu o estabelecimento da colônia britânica de Serra Leoa e qual sua relação com a imigração de africanos livres para o Caribe⁴. Tal colônia, inicialmente criada com propósitos humanitários para ser uma cidade de homens livres (como o queria o nome de sua capital, Freetown), se tornou o local para onde os africanos retirados das mãos de comerciantes ilegais de escravos eram encaminhados até que um destino lhes fosse dado. Com o número cada vez maior de africanos nessa situação, algo precisava ser feito, e o destino escolhido foi as plantações de açúcar e outros gêneros no Caribe Britânico.

A falta de mão de obra que seguiu a abolição da escravidão nas colônias britânicas em 1834 fez surgir a necessidade de intervenção governamental, uma vez que os antigos escravos não eram bem vistos ou desejados para mão de obra. Inicialmente, utilizou-se um sistema de aprendizado, que se valia dos antigos escravos. Porém, este não funcionou da forma como a classe senhorial esperava. Johnson Asiegbu aponta para um declínio da economia no Caribe Britânico naquele momento, e os plantadores atribuíam este declínio à falta de comprometimento dos aprendizes. Na verdade, a queda na produção se devia à relutância dos agricultores em usar novas formas de agricultura, bem como à sua busca pela manutenção do antigo protecionismo colonial. Monica Schuller argumenta que, longe de ser uma causa, a imigração de africanos livres era um sintoma do declínio da economia açucareira⁵. De uma forma ou de outra, os

⁴ ASIEGBU, Johnson U. J. *Slavery and the politics of liberation (1787-1861): A Study of Liberated African Emigration and British Anti-slavery Policy*. Longmans, Green and Co. Ltd, 1969.

⁵SCHULLER, Monica. *'Alas, Alas, Kongo': A Social History of Indentured African Immigration into Jamaica, 1841-1865*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, Johns Hopkins Studies in Atlantic History and Culture, 1980.

senhores não queriam mais o trabalho dos aprendizes, sendo estes substituídos por africanos apreendidos no tráfico ilegal, os chamados africanos livres⁶.

A imigração destes trabalhadores seria, então, a saída perfeita, tanto para as classes senhoriais como para os governantes. O governo inglês teria uma forma de aproveitar o trabalho do número cada vez maior de africanos apreendidos, os plantadores caribenhos teriam mão de obra barata para continuar expandindo sua produção e Serra Leoa seria aliviada do crescente número de pessoas para lá encaminhadas. Segundo Asiegbu, tudo o que o governo inglês precisava, neste momento, era de uma razão humanitária que justificasse a imigração. Esta surgiu sob o pretexto de civilizar a África: os africanos enviados para o Caribe entrariam em contato com a civilização ocidental e, ao regressar ao continente africano, passariam o conhecimento aprendido para aqueles que ali ainda se encontravam.

As reações internacionais a tais políticas foram das mais diversas. Países como Espanha e França questionavam o caminho que levou o pretense abolicionismo britânico – que tentava intervir em todo o comércio atlântico de escravos, buscando seu fim – até a importação de mão de obra através do Atlântico em condições muito similares às daquelas dos escravos⁷. Asiegbu aponta que, como consequências das reações de outros países aos esquemas de imigração, pode-se apontar a reestruturação do tráfico de escravos para Cuba e o envolvimento da França em imigração de africanos como forma de suprir mão de obra. Além disso, a Grã Bretanha foi acusada de capturar navios com o único propósito de monopolizar o recrutamento de trabalhadores e fornecer mão de obra para suas colônias açucareiras⁸.

Apesar das reações contrárias, entre 1838 e 1842 a imigração de africanos livres de Serra Leoa para as Índias Ocidentais se tornou uma prática comum, representando a maior fonte de mão de obra da região. A forma como os africanos eram recrutados para a imigração envolvia diversos recursos, como o envio de um africano livre com o objetivo de voltar e convencer os outros de aquela era uma boa opção, a falsa promessa de retorno gratuito para a África assim que se cumprisse o período de serviços, e a ilusória propaganda que garantia um boa vida com boas condições materiais para aqueles que imigrassem, entre outros. Muitas vezes, tais recursos não se provaram capazes de convencer as pessoas. Dessa forma, o maior obstáculo para a imigração era

⁶ ASIEGBU, Johnson U. J. *Slavery and the politics of liberation...* op. cit., pp. 34-47.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

o desinteresse dos africanos livres, o que gerou a imigração forçada⁹. Deste modo, voluntária ou forçadamente, naquele período cerca de oito mil africanos livres foram enviados para a Jamaica¹⁰ e quinze mil para Bahamas e Trinidad¹¹, entre outros que foram enviados para Guiana e outras partes do Caribe Britânico.

Os esquemas de imigração pressupunham um contrato de trabalho com duração que variou de um a cinco anos, sempre renováveis. Além disso, as autoridades investiam em formação religiosa e educação para os africanos livres como uma forma de controle social, a fim de tentar evitar levantes e fugas. As escolas rurais representavam, então, uma tentativa de estabilização da força de trabalho, bem como de aculturação¹². Monica Schuler argumenta que a imigração foi, também, uma forma de tentar diminuir os salários dos trabalhadores que já se encontravam no Caribe, sejam eles antigos escravos ou não, através do aumento da oferta de mão de obra. Entretanto, esta tática inicialmente se provou falha, uma vez que imigrantes e outros trabalhadores, em um primeiro momento, recebiam o mesmo salário. Com o tempo, os salários dos trabalhadores diminuíram, porém não somente os dos imigrantes mas sim de todos eles, o que gerou revoltas e levantes na Guiana, como a greve de 1848¹³.

Ao chegar no Caribe, a situação encontrada pelos africanos livres seria similar àquela encontrada por aqueles que foram encaminhados para o Brasil: um período de tutela que deveriam cumprir, servindo a um mestre ou senhor que ficaria responsável por seu aprendizado. Entretanto, no Caribe, a escravidão já havia sido abolida quando os africanos livres chegaram¹⁴, gerando uma dinâmica um tanto quanto diferente: se no Brasil inúmeros foram os casos de escravização de africanos livres através de falsificação de documentos, troca de africano livre por um escravo morto, entre outras formas¹⁵, no Caribe tais possibilidades não existiam, uma vez que não havia mais escravidão. Contudo, isto não significa que nas colônias britânicas os direitos e a

⁹SCHULLER, op. cit.

¹⁰Ibidem.

¹¹ ADDERLEY, Rosanne Marion. *“New Negroes from Africa”: Slave Trade Abolition and Free African Settlement in the Nineteenth Century Caribbean*. Bloomington: Indiana University Press, 2006.

¹²SCHULLER, Monica. *Liberated Africans in nineteenth century Guyana: The 1991 Elsa Goveia Memorial Lecture presented at the University of the West Indies, Mona, Jamaica 18 April 1991*. University of West Indies Press, 1992.

¹³ Ibidem.

¹⁴ A abolição da escravidão nas colônias britânicas se deu em 1834. Apenas nas Bahamas a escravidão ainda existia quando os africanos livres foram enviados. ADDERLEY, op. cit.

¹⁵ FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002; CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão. Ilegalidade e Costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

liberdade de africanos livres foram mais ou menos respeitados, ou que suas condições de vida e trabalho eram mais ou menos severas. Isto significa, apenas, que a estrutura escravista da sociedade brasileira criava condições particulares que precisam ser levadas em consideração ao lidar com os africanos livres.

Em lugares como a Jamaica, os africanos livres tentavam se isolar em grupos à parte da sociedade, inclusive dos antigos escravos. Schuller argumenta que isso se devia, entre outros fatores, à uma necessidade de se adaptar à nova vida na Jamaica, a uma vontade de manter os costumes e tradições africanos longe de uma influência crioula – ou seja, nascida na América – e a uma busca por autonomia, uma vez que os africanos livres se estabeleciam em regiões onde poderiam plantar, colher, manter suas tradições, rituais, religiosidade e cultura. Isso acontecia tanto após findo o período de serviços, como após uma fuga do posto de trabalho¹⁶. O fato de não haver mais a escravidão foi um dos fatores que possibilitou tais agrupamentos, uma vez que aqueles africanos livres que tentassem se isolar em grupos próprios não poderiam ser caçados e escravizados.

Tanto na Jamaica como em Trinidad e nas Bahamas, foi possível aos pesquisadores encontrar descendentes vivos de africanos livres¹⁷. Adderley e Schuller defendem que essa possibilidade se deve em grande medida aos agrupamentos onde eles tentavam viver em separado do resto da sociedade, na medida do possível, como também fato de a escravidão já ter sido abolida quando da entrada de africanos livres¹⁸.

Na Jamaica, a solidariedade entre os imigrantes africanos livres foi um ponto chave para sua sobrevivência¹⁹. Tal solidariedade pode, como Schuller argumenta, ter se iniciado ainda nos navios, no momento da imigração, ou até mesmo antes, nos depósitos de africanos livres em Serra Leoa. Isso fez com que, similar ao Brasil, os africanos livres na Jamaica criassem vínculos úteis para a nova vida nas Américas a partir destes laços, forjando novas referências e identidades a partir da condição que Robert Slenes chamou de malungos: companheiros de

¹⁶SCHULLER, 'Alas, Alas, Kongo'... op. cit.

¹⁷ Ibidem; ADDERLEY, op. cit.; WARNER- LEWIS, Maureen. *Guineas other Suns: The African Dynamic in Trinidad Culture*. Dover, Mass.: The Majority Press, 1991; *Trinidad Yoruba: From Mother Tongue to Memory*. University of Alabama Press, 1996.

¹⁸SCHULLER, 'Alas, Alas, Kongo'... op. cit.; ADDERLEY, op. cit.

¹⁹SCHULLER, 'Alas, Alas, Kongo'..., op. cit.

viagem²⁰. Entretanto, tais laços não impediram que os africanos se relacionassem com a crescente comunidade crioula – tanto na Jamaica, como em Trinidad e nas Bahamas –, o que aconteceu, segundo Lewis, devido a interesses sociais e econômicos em comum entre os dois grupos²¹.

Findos os contratos de trabalho dos africanos livres, muitos tinham a esperança de retornar gratuitamente à África, como havia sido prometido no momento de imigração. Entretanto, o governo inglês não cumpriu sua promessa, permitindo o retorno de alguns poucos africanos livres²². Com isso, tais pessoas se estabeleceram naquela região, onde seus descendentes vivem até os dias de hoje e lá podem ser encontrados. Não havia garantia de terra ou trabalho após o fim do contrato, o que fez com que estes africanos buscassem, em seus próprios termos e com a ajuda da comunidade que criaram, novas formas de vida e sobrevivência.

No Brasil, a escravidão ainda borrava as diferenças entre escravos e africanos livres, apesar de sua condição jurídica distinta. Os casos de africanos livres apelando à corte em favor de sua liberdade, que se encontrava restrita e ameaçada em casos de até mesmo mais de 20 anos de serviço²³, mostram que a mentalidade escravista que permeava a sociedade brasileira do século XIX permitia que se diminuísse a diferenciação, por parte dos senhores, entre seus escravos e os africanos livres sob seus cuidados, fazendo com que os últimos recebessem tratamentos parecidos com os dos cativos, além das tentativas de escravização. Mesmo não sendo cativos e vivendo sob regras e dinâmicas próprias de seu grupo, os africanos livres no Brasil vivam sob uma legalidade dúbia²⁴, uma liberdade tutelada que poderia ser tirada facilmente. A precariedade da liberdade no século XIX é, sem dúvida, um tema que pode se

²⁰ SLENES, op. cit.

²¹ WARNER- LEWIS, *Guineas other Suns...* op. cit.

²² ASIEGBU, op. cit.

²³ Analiso alguns casos como estes no quarto capítulo deste trabalho. Para mais informações, ver: MAMIGONIAN, op. cit.; MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005; SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes’: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160; BEZERRA, Nielson Rosa. *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clio, 2012; MARQUES, Danilo Luiz. “Sobreviver e resistir: os caminhos para liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)”. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: PUC-SP, 2013.

²⁴ CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil* São Paulo: Brasiliense, 1985.

beneficiar do estudo dos africanos livres e de como o poder público e a sociedade civil entendiam sua condição²⁵.

O fim do tráfico de africanos para o Brasil

As questões ligadas ao fim do tráfico para o Brasil foram muitas, e muito complexas. Pensar a importação de cativos (e seu fim) significa pensar a primeira metade do século XIX com toda a intrincada conjuntura política que se desenrolou naquele momento. O Brasil era uma nação em formação que discutia as formas e padrões que seu povo precisaria ter, organizava suas questões políticas internas e externas e procurava se fortalecer enquanto país novo e independente.

O tráfico de africanos, sua proibição e continuidade em bases ilegais foram pontos fundamentais no debate sobre tais questões, portanto, como ressalta Beatriz Mamigoniam, é importante inserir o problema da supressão do comércio negreiro no Brasil em um ponto de vista atlântico. Todo o Novo Mundo estava envolvido, de uma forma ou de outra, em negociações com os ingleses sobre o comércio de africanos, o que não possibilitaria pensar no caso brasileiro de uma maneira isolada. Mamigoniam ressalta como o abolicionismo inglês influenciou a forma como o tráfico e a escravidão foram conduzidos no século XIX, levando à criação da categoria jurídica de africanos livres nos territórios das Américas pertencentes a Portugal, Espanha e Holanda²⁶.

Até o século XIX, o tráfico de escravos era um dos negócios mais lucrativos do mundo atlântico. Porém, no início do oitocentos, um intenso debate se dava no interior de todos os países envolvidos em tal comércio, questionando sua validade moral, suas vantagens econômicas e sua viabilidade política. Em 1807, o tráfico foi declarado ilegal para todos os súditos da coroa britânica. Esta proibição, que entraria em vigor a partir de maio de 1808, foi um marco a partir do qual a pressão inglesa para o fim do tráfico se estruturou cada vez mais. De acordo com Leslie Bethell, a oposição ao tráfico de escravos na Grã-Bretanha vinha se fortalecendo cerca de

²⁵ CHALHOUB, op. cit.

²⁶ MAMIGONIAM, op. cit., p. 15.

vinte anos antes da sua abolição, por razões morais e intelectuais, bem como econômicas²⁷. Findo o tráfico nos domínios ingleses, Bethell ressalta que isso configurava mais um motivo para a condenação britânica ao tráfico de escravos: "era importante que seus rivais [nas plantações de açúcar nas Antilhas], principalmente os de Cuba e do Brasil (...), ficassem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto"²⁸. Além disso, os ingleses viam na África um continente a ser transformado em fonte de matérias-primas e mercado para produtos manufaturados, o que, nessa interpretação, explicaria o motivo de a Grã-Bretanha concentrar seus esforços no fim do tráfico atlântico de escravos²⁹.

Leslie Bethell fez uma rica e pioneira análise dos tratados e convenções efetuados entre Brasil e Inglaterra durante o período turbulento compreendido entre 1814 e 1831³⁰. Tal período testemunhou uma série de leis e acordos sendo firmados entre os dois países até a abolição do tráfico negreiro; além de ser um momento político conturbado, devido à emancipação política do Brasil e toda a conjuntura que se segue a este fato. Porém, em sua análise, Bethell atribui à pressão inglesa a base de todos os motivos para o final do tráfico, o que faz parecer que as tensões e conflitos da sociedade brasileira pouco interferiram nesse processo. Entretanto, isso seria impossível devido à enorme importância que a escravidão tinha no Brasil, abarcando desde as camadas mais pobres da população até as mais abastadas. Por isso, considero importante entender qual era a conjuntura política interna brasileira que guiava este debate, ainda que este estivesse inserido nas questões atlânticas.

As disputas políticas internas no Brasil contribuíram para construir um quadro heterogêneo no que diz respeito aos rumos que a nova nação deveria tomar, após 1822. Segundo Lucia Bastos Neves, "o processo de emancipação política representou o ponto de partida para a construção de uma ideia moderna de nação"³¹, o que passa pelos projetos de constituição do povo brasileiro, pelas questões ligadas à distribuição de poder entre as províncias, pelas formas

²⁷BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

²⁸Ibidem, p. 8.

²⁹Essa hipótese explicativa foi pioneiramente desenvolvida por Eric Williams em um trabalho clássico, no qual ele aponta como o surgimento do capitalismo esteve intimamente ligado às mudanças na escravidão atlântica que levaram à sua ruptura. WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*, 2ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

³⁰BETHELL, op. cit.

³¹NEVES, Lúcia M. Bastos P. "Estado e política na independência" in: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial, volume II (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, 129

de lidar com o comércio e a escravização de africanos e pelas questões ligadas à soberania nacional. No interior de toda esta conjuntura, pensar que os debates e decisões sobre o comércio de africanos vinham apenas de fora, ou seja, dos ingleses, não dá conta de abarcar todas as especificidades encontradas no interior do país.

O intenso debate, no interior da elite imperial, sobre a continuidade ou não do tráfico (e como isso se daria) só pode ser entendido à luz destas questões internas, que eram influenciadas também pela pressão inglesa e pelos debates que ocorriam em todo o mundo atlântico. Jaime Rodrigues enfatiza que já existiam argumentos anteriores à pressão inglesa para o fim do tráfico e da escravidão, argumentos estes que foram trazidos para a ordem do dia com a emancipação política do Brasil. Assim como Neves, Rodrigues vê no momento da emancipação o crescimento da preocupação com a ideia do que seria a nação brasileira.

Os debates realizados no parlamento nacional sobre a questão do comércio atlântico foram analisados por Jaime Rodrigues, que aponta algumas de suas questões centrais: a constituição do povo brasileiro, a necessidade do braço escravo nas lavouras brasileiras, a soberania nacional no tocante às decisões sobre o comércio de africanos e a corrupção dos costumes que, acreditava-se, os negros traziam consigo do continente africano. Todas estas questões eram consideradas centrais para definir os rumos que a nação tomaria, uma vez independente. Dessa forma, Rodrigues demonstra que o argumento da pressão inglesa é importante, porém controverso uma vez que tem sido tomado, em geral, como explicação histórica definitiva. Para ele, a pressão externa foi um fator de aglutinação das diferentes propostas elaboradas sobre o tráfico, sua extinção e a escravidão³².

Ainda de acordo com Rodrigues, "a criação de uma identidade brasileira ou de uma nacionalidade passava a ser discutida com enfoques até então inexistentes, remetendo à homogeneização do povo e à busca de novas formas de exploração do trabalho"³³. Isso se dava porque, para a elite política imperial, a questão do trabalho estava no cerne das discussões sobre a forma que o povo brasileiro deveria tomar. O parlamento brasileiro não possuía uma única visão sobre o tema, e as opiniões não foram lineares ou seguiram uma lógica única. Entretanto,

³²RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, CECULT, 2000.

³³RODRIGUES, Jaime. "O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão" in: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial, volume II (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 305.

em todas as concepções analisadas por Rodrigues, o povo deveria ser laborioso e afeito ao trabalho para, com isso, gerar riqueza para a nação e para as classes produtoras. A liberdade de quem não pertencia a estas classes estava sempre condicionada ao trabalho exaustivo (sobretudo na lavoura) e a uma noção de utilidade para a nação.

Em linhas gerais, o povo brasileiro que as elites nacionais buscavam construir seria aquele de pele mais clara o possível, morigerado e afeito ao trabalho. A cidadania plena, portanto, ficaria restrita apenas aos homens livres detentores de posses, que poderiam eleger e ser eleitos, decidindo os rumos da nação. Dessa forma, a inserção de africanos em uma sociedade que se desejava branca e europeizada se tornava um problema que se mostrava de difícil solução, uma vez que os africanos não eram bem vindos para formar o povo brasileiro, mas eram mais que desejados nas fileiras de trabalho em todo o país.

A presença escrava no Império era uma questão muito delicada, que gerava interpretações diversas. Porém, era inegável que o trabalho escravo, mesmo com todos os males que eles supostamente traziam para a sociedade, era a base da economia e da riqueza da nação. Por esse motivo muitos membros do parlamento defendiam que o fluxo de africanos para o Brasil deveria ser garantido e os senhores deveriam ter suas posses protegidas. Entretanto, muitos deles acreditavam que os africanos eram perigosos para a nação e por isso deveriam ser controlados e monitorados.

Essas visões não eram, contudo, estanques. Existiam várias nuances que permeavam o pensamento daqueles que governavam os rumos do país. Várias interpretações diferentes para a solução destes problemas foram criadas, desde a abolição completa da escravidão até a sua manutenção, passando por abolir o tráfico e manter a escravidão, até a manutenção do tráfico e da escravidão³⁴. Contudo, o que todas essas visões e interpretações tinham em comum é que a elite política e as classes produtoras atribuíam todos os possíveis males que acometeriam a sociedade brasileira aos africanos. Percebe-se, portanto, que a compreensão das posições acerca do tráfico e da escravidão está além da lógica interna do comércio e manutenção de escravos, devendo ser entendida à luz das disputas ocorridas no interior das classes dominantes³⁵.

³⁴FLORENCE, op. cit.

³⁵Ibidem, pp. 25-27.

A questão do tráfico de escravos passava também por uma discussão relacionada à soberania nacional. Fazer frente à interferência inglesa era uma forma, segundo Rodrigues, de mostrar que a soberania nacional passava antes pela consolidação do poder senhorial na sociedade brasileira. A tônica da discussão sobre a abolição do tráfico no século XIX deixa de ser a de questões ligadas à humanidade e liberdade e passa a ser a de questões econômicas ligadas à manutenção das plantações sem o braço escravo, e às formas de lidar com a interferência inglesa nas decisões tomadas no Brasil³⁶. Para o autor, "a corrupção dos costumes dos brasileiros pelos africanos traficados teve vida mais longa nos discursos políticos voltados para a questão do tráfico negreiro do que a pressão inglesa (...)"³⁷, o que demonstra que, para as camadas produtoras e a elite da imperial, a questão do tráfico deveria ser resolvida internamente.

Dessa forma, segundo Rodrigues, a pressão inglesa era vista como uma interferência no processo de organização nacional. Porém, ela foi um fator de aglutinação das diferentes propostas que circularam no meio político até a década de 1830. O debate político inglês, traduzido na pressão exercida sobre as nações escravistas, influenciou o debate interno brasileiro, mas não o condicionou e muito menos o eclipsou.

O período compreendido entre 1810 e 1831 foi de intenso debate político em torno da questão da proibição do comércio de africanos. O primeiro movimento feito em direção à sua abolição se deu em 1815, quando foi declarado ilegal o comércio de africanos ao norte do Equador, de onde, segundo Leslie Bethell, vinha a parte menos substancial da mão de obra africana para o Brasil. Este tratado entre Portugal e Grã Bretanha permitia expressamente que súditos portugueses transportassem escravos de territórios portugueses na África, ao sul do Equador.

O tráfico de escravos embarcados em regiões da costa ocidental da África, acima da linha do Equador, era bem menos substancial do que aquele proveniente da região da África Centro-Ocidental, mas mesmo assim ele continuou a existir. Se o medo da africanização e da corrupção dos costumes condicionavam os argumentos favoráveis ao final do tráfico de africanos, a necessidade do braço escravo argumentava a seu favor. Dessa forma, é preciso compreender as decisões sobre a proibição do comércio de almas no equilíbrio entre o medo das ações dos

³⁶RODRIGUES, *O Infame Comércio...* op. cit., pp. 77-82.

³⁷Ibidem, p. 311.

escravos e a necessidade que se fazia do trabalho destes, mediado pelas questões políticas internas do país e permeado pelos argumentos e pressões externas.

A partir de 1810, quando se começa a delinear a proibição do comércio de africanos ao norte do Equador, os comerciantes começam a aumentar a captura de escravos naquela região, como forma de aumentar o lucro antes de uma proibição definitiva. Com a proibição do tráfico de africanos daquela região a partir de 1815, a dinâmica dos locais de captura de africanos se altera, seguindo o fluxo ditado pelas proibições. A África Oriental e a África Ocidental são duas regiões importantes de procedência de africanos traficados para o Rio de Janeiro, embora com números menos significativos do que os provenientes da África Centro Ocidental.³⁸ Essas regiões cresceram em importância durante o período logo após 1815, quando o comércio de africanos teve de reorganizar suas bases de acordo com a restrição imposta naquele ano.

O tráfico de escravos proveniente da região ao norte do Equador desaparece efetivamente a partir de 1816. Porém, no momento anterior a tal proibição, percebe-se um aumento significativo do comércio para aquela região. Esta última etapa do tráfico acima do Equador é um momento, portanto, no qual os traficantes que se dedicavam ao comércio nessa área tentam conseguir um lucro maior antes do fim do tráfico naquela localidade. Durante este período, a Ilha de São Tomé desempenha um papel importante como porto reexportador de cativos vindos do interior do continente. É importante ressaltar que, mesmo com o fim do tráfico ao norte do Equador, muitos cativos provenientes da África Ocidental continuam a chegar à província do Rio de Janeiro, vindos da Bahia ou através do tráfico ilegal, que logo chegaria ao fim.

Durante todo o período escravista, a região do Congo e Angola eram as principais exportadoras de escravos para o Rio de Janeiro³⁹. Esta região sofreu um controle português bastante intenso durante todo aquele período. Apesar de a burocracia estatal congoleza controlar o comércio de escravos desde o século XVI, com o passar do tempo cada vez mais os traficantes portugueses foram dominando este comércio. As guerras e conflitos do Congo eram incentivados pelos portugueses, como forma de aumentar o comércio de escravos. Já em Angola, a tentativa portuguesa de estabelecer uma colônia aos moldes da colônia brasileira não foi à frente. Isso se deve ao fato de os portugueses terem organizado a economia angolana de forma complementar à

³⁸KARASCH, op. cit. SOARES, Mariza de Carvalho. "Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista". *Revista Tempo*, n° 3 (1998). pp. 73-93.

³⁹FLORENTINO, op. cit.

brasileira, impedindo, com isso, que Angola se desenvolvesse. Manolo Florentino ressalta que isso só poderia ser efetuado sob a forma de exportação de escravos:

“E mais: dominando, mediante o controle do tráfico, polos que se interligavam organicamente (a esfera exportadora de escravos e a esfera consumidora dos mesmos), o Estado português lograria transformar o comércio negreiro num utilíssimo instrumento de controle colonial”⁴⁰.

Dessa forma, Florentino ressalta que a colônia brasileira se tornaria, então, a intermediária na relação entre Portugal e Angola. É importante deixar claro que tal relação só iria se consolidar a partir do século XVIII. Neste momento, o que hoje é conhecido como as regiões Sul e Sudeste do Brasil e a região da África Centro Ocidental, sobretudo Angola, formavam o que Roquinaldo Ferreira chamou de comunidade Atlântica. Ou seja, uma região na qual as trocas culturais, comerciais e sociais transitavam nas duas direções, conectadas pelo Oceano Atlântico⁴¹.

A partir do século XVIII, a região da África Centro Ocidental se tornou uma das maiores exportadoras de escravos do continente. Quase a totalidade desses cativos era produzida no interior, através de guerras e conflitos armados. Vê-se, então, um aumento no número de conflitos na região⁴². Para o século XIX, porém, Florentino demonstra que existiram outras fontes importantes de abastecimento de escravos, apesar de nenhuma delas superar a região citada que, no referido século, estava no auge da exportação de cativos para o Rio de Janeiro.

A partir de 1811, a região de Moçambique (principalmente) se torna uma grande exportadora de escravos para o Rio de Janeiro. Manolo Florentino ressalta que

“(...) o crescimento das exportações afro-orientais denotava a relativa incapacidade dos mecanismos sociais de produção de escravos da zona congo-angolana em responder de imediato à súbita alta da demanda do Sudeste brasileiro, pelo menos na nova proporção requerida pela nova conjuntura que se instalou depois de 1808”⁴³.

⁴⁰Ibidem, p. 94.

⁴¹FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of Slave Trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.

⁴²FLORENTINO, op. cit. p. 97.

⁴³Ibidem, p. 81.

Com a proibição do tráfico ao norte do Equador e a vinda da Família Real para o Brasil (e todas as mudanças sociais e políticas que isto desenrola), a procura por mão-de-obra cativa cresceu em demasia. Florentino aponta, então, que a região do Congo-Angola precisou de tempo para se adaptar a esta nova realidade, o que cedeu espaço para que as exportações crescessem na região da África Oriental. Mary Karasch aponta números parecidos para o mesmo período na região, como mostra o quadro abaixo:

Escravos recebidos no Rio de Janeiro, vindos da África Centro-Occidental e Oriental, 1795-1852						
Região	1795-1811	1817-1843	1825-1830	1830-1852	1832	1833-1849
África Centro-Occidental	96,2%	71,1%	73,1%	79,7%	66,59%	68,3%
África Oriental	2,3%	24,5%	26,86%	17,9%	26,37%	16,83%

Quadro 1. *Escravos recebidos no Rio de Janeiro, vindos da África Centro-Occidental e Oriental, 1795-1852.* Fonte: adaptado de KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro... op. cit.*, p.52. Os percentuais referem-se ao total de escravos desembarcados no Rio de Janeiro

No período entre 1795 e 1811, Mary Karasch registra que o tráfico proveniente da região da África Oriental responde por 2,3% do total de cativos desembarcados no Rio de Janeiro. Já no período seguinte analisado por ela, 1817 até 1843, esse número sobe para 24,5%. O percentual de cativos da África Oriental desembarcados na região se manteve entre 17 e 20% até a definitiva proibição do tráfico negreiro. Essas mudanças alteraram de forma substancial o grosso das importações de africanos para o Brasil. Porém, mesmo com esse crescimento, a principal região exportadora de mão de obra escrava para o Rio de Janeiro continuou a ser a região da África Centro-Occidental: no mesmo período de 1817 até 1843, a esta região correspondem 71,1% dos africanos que chegaram ao Rio de Janeiro.

Entre 1831 e 1850: tráfico e permanências

A lei de 7 de novembro de 1831 não teve eficácia em reprimir o tráfico de escravos. Durante o período de sua vigência, o comércio de cativos cresceu a níveis alarmantes. Mais de 750 mil africanos entraram ilegalmente no Brasil nas duas décadas seguintes à aprovação de Lei de 1831.⁴⁴ Porém, não se pode dizer que tal lei fora sumariamente ignorada. Sidney Chalhoub demonstra que, de 1830 – quando o tráfico negreiro já estava proibido devido ao acordo entre Brasil e Inglaterra firmado em 1826 – até 1831, a importação de africanos caiu bruscamente, devido a tal proibição. Nos anos anteriores, os comerciantes e fazendeiros haviam se precavido e aumentado a compra e venda de escravos, a fim de garantir um estoque de mão-de-obra para os anos vindouros nos quais o tráfico seria extinto. Chalhoub demonstra que esses dois anos, 1830 e 1831, testemunharam uma redução real nesse comércio⁴⁵.

Como, então, não se manteve a redução do comércio de africanos que se delineou nos anos de 1830 e 1831? Para acabar efetivamente com o tráfico, seria necessário coibir o fluxo de africanos recém-chegados que eram deslocados pelo interior para a província de São Paulo e o interior da província do Rio de Janeiro. Mas, a conjuntura política da década de 1830 e 1840 aliada à corrupção dos agentes do governo que deveriam realizar esta repressão contribuiu para que o tráfico continuasse⁴⁶.

Não é razoável afirmar, portanto, que o tráfico tenha continuado após a promulgação da lei por ser impossível de fiscalizar. O tráfico de africanos continuou com números sempre crescentes devido a uma conjuntura específica de instabilidade política e interesses comerciais, que fizeram com que o silêncio sobre os africanos importados fosse quase que generalizado.

Ao longo da década de 1830, a importação de africanos cresceu a cada ano. Os africanos importados ilegalmente estavam em todos os lugares, nas plantações, nas casas, nas ruas, no comércio, nas cadeias, mas “não eram vistos”. De acordo com Sidney Chalhoub, existiam várias estratégias para dar aparência de legalidade aos africanos recém-importados após 1831. A produção de papéis com este intuito foi muito grande, e incluía certidões de batismo, de compra e venda e o pagamento das taxas sobre a propriedade escrava⁴⁷. Ainda segundo este autor, a repressão ao tráfico de africanos assumiu uma lógica segundo a qual só se reconheciam as

⁴⁴ CHALHOUB, op. cit., p. 42 e passim. Ver também o Transatlantic Slave Trade Database, disponível em slavevoyages.org.

⁴⁵ CHALHOUB, op. cit., pp. 48-49

⁴⁶ Ibidem, p. 49.

⁴⁷ Ibidem, p. 84 em diante.

infrações quando era possível constatar o vínculo entre determinado africano e o navio do qual ele havia desembarcado. Em caso de qualquer dúvida a esse respeito, ele era considerado escravo, e não africano livre.

Eusébio de Queiroz, que em 1850 articularia e daria nome à lei que proibiu efetivamente o tráfico de escravos, foi chefe de polícia da Corte entre 1833 e 1844, com uma breve interrupção em seu cargo em 1840. O chefe da Polícia da Corte era o responsável por organizar a repressão ao tráfico, bem como por estabelecer as bases para os julgamentos e inquéritos que definiriam se os africanos encontrados em terras brasileiras que aparentavam ter sido importados após 1831 de fato o eram. Chalhoub demonstra que, durante o período em que Queiroz atuou como chefe de polícia da Corte, tais africanos eram, em um primeiro momento, considerados escravos legais, cabendo a eles mesmos o ônus da prova de que seriam africanos livres⁴⁸. Porém, como pessoas importadas e escravizadas ilegalmente poderiam provar sua liberdade? Este foi um dos muitos modos de silenciar sobre o tráfico ilegal de africanos.

A linguagem era outra forma pela qual se identificava os africanos e a data de sua chegada no país. Chalhoub ressalta que, se ficasse provado que o indivíduo falava razoavelmente o português, ele era considerado ladino, ou seja, já adaptado à vida no Brasil e, portanto, considerado importado antes de 1831. Eram raras as investigações sobre a data de chegada de africanos que não fossem facilmente conectados com seus desembarques⁴⁹. Dessa forma, mesmo que os indivíduos chegados ilegalmente no Brasil após 1831 estivessem em praticamente todos os lugares, eles “não eram vistos”.

Em 1837, o Marquês de Barbacena propôs um projeto de lei que revogaria a lei de 1831 e criaria novas bases para a repressão ao tráfico de escravos. Para ele, "a legislação não vinha sendo cumprida devido à força dos costumes senhoriais e em vista do interesse econômico dos fazendeiros de café"⁵⁰. Ele propunha, então, uma lei que fiscalizaria e puniria o tráfico no mar, isentando os compradores da responsabilidade pela posse de escravos ilegais, além de anular as disposições criadas em 1831, anistiando tais compradores.

Este projeto refletiria os interesses senhoriais, e serviria para salvaguardar os grandes infratores da lei de 1831, senhores da terra, políticos e homens influentes que continuavam a

⁴⁸Ibidem, p. 108.

⁴⁹Ibidem, p. 104.

⁵⁰Ibidem, p. 75.

comprar escravos, mesmo após a proibição do tráfico. Punir essas pessoas seria uma tarefa delicada e indesejada, que não precisaria ser feita caso o projeto de Barbacena fosse aprovado.

Tal projeto não foi unânime nem no Senado, que não o aprovou. Porém, Robert Conrad e Sidney Chalhoub ressaltam que ele pode ter influenciado em algum grau a legitimação da importação ilegal de escravos, que em 1837 continuava com força. O fato de ter existido um projeto que pretendia descriminalizar compradores de escravos ilegais, ainda que não tivesse sido aprovado, oferecia uma boa justificativa para que os "homens bons", senhores de escravos, se livrassem da culpa. Assim, as camadas senhoriais da população e os traficantes articularam métodos cada vez mais elaborados de inserir escravos no Império⁵¹. Por isso, também, a ação da Comissão Mista ficou cada vez mais intensa, gerando descontentamento naqueles que dependiam do comércio ilegal.

Para pensar no descontentamento gerado pela ação da Comissão Mista, escolhi analisar um discurso da época. A intenção aqui não é generalizar, muito menos afirmar que este pensamento era unânime ou a tendência geral, mas sim apenas entender parte dos argumentos utilizados por aqueles que eram contrários à comissão. Um suplemento do *Jornal do Comércio* de dez de janeiro de 1845, intitulado *Violência dos Cruzeiros Ingleses*⁵², era dedicado à denúncia de supostos abusos cometidos pelos ingleses que apreendiam navios portugueses. Acusava-se os britânicos de não terem sido tão enfáticos na repressão ao tráfico inglês como o eram na repressão ao tráfico brasileiro, insinuando que isso servia para enfraquecer a agricultura e o comércio brasileiros.

“E certamente não carecemos de um óculo de alcance para que, pelos lados dessa cortina de liberdade africana se não se descubra a opressão do comércio e da agricultura brasileira, e as provas de que se deseja aniquilar lhe imediatamente os recursos braçais por meio de apresamento que se alonguem até as embarcações de comércio lícito, a fim de que daí resulte o terror de um e de outro, embarçando-se pouco os agentes britânicos com o respeito devido a dignidade da nação brasileira, e menos ainda lhe importando o prejuízo dos carregadores e donos desses navios que, seguros nos direitos das gentes e na consideração do seu governo, sendo assim úteis ao Estado e por

⁵¹As estratégias e formas pelas quais os traficantes organizavam a compra e desembarque de africanos na costa fluminense nas décadas de 1840 e 1850 são esmiuçadas em MATTOS, Hebe (org). *Diáspora negra e lugares de memória*. Niterói: EdUFF, 2013.

⁵²O manuscrito deste artigo, escrito por um autor anônimo e endereçado ao *Jornal do Comércio*, foi encontrado em Arquivo Histórico do Itamaraty, doravante AHI, Lata 07, Maço 04.

consequência credores de toda a proteção e defesa contra a usurpação que lhe fizeram"⁵³.

Para o autor do artigo, a questão do fim do tráfico era abordada pelos ingleses sob um viés de humanidade e proteção aos africanos, mas sua real intenção seria a de prejudicar a economia brasileira. As considerações expostas no artigo, escrito por alguém que manejava bem a língua e, provavelmente, lucrava com o comércio de escravos, refletem bem os seus interesses de classe. O autor procura vincular estes interesses aos do próprio estado, para assim merecer o direito de proteção contra a interferência externa. Porém, tal classe não se encontrava à parte do resto do país. Dessa forma, a partir deste artigo, podemos visualizar o descontentamento de determinados setores da sociedade brasileira com a intervenção inglesa nos assuntos nacionais.

A lei de 1831, ao regulamentar como a repressão deveria ser feita, oferecia quase que um guia para os traficantes do que fazer para não ser apanhado. Todas as instruções dadas àqueles que buscavam reprimir o tráfico de africanos eram utilizadas pelos traficantes como forma de burlar tal repressão, pois "ao instituir uma pauta de perguntas para os encarregados de zelar pelo seu cumprimento, o regulamento da lei forneceu igualmente um guia estratégico para os interessados em burlá-la"⁵⁴. Durante toda a vigência desta lei, acumulou-se experiência, por parte do governo imperial, em lidar com traficantes e desembarques ilegais, que tornou possível que a lei de 1850 fosse cumprida e o tráfico devidamente fiscalizado⁵⁵.

Ainda segundo Chalhoub, no início da década de 1850, talvez a metade da população escrava em idade produtiva no Brasil havia sido obtida ilegalmente⁵⁶. Nesta década, a opinião da população brasileira havia mudado sobre a entrada de africanos no país. O medo da africanização da população era crescente, e conseqüentemente a vontade de ter africanos novos entrando no país era cada vez menor, além da pressão inglesa, que havia se fortalecido no ano de 1850. Mas, segundo Sidney Chalhoub, o principal motivo para que a lei de 1850 fosse cumprida foi que, a partir dela, as autoridades responsáveis pela repressão ao tráfico passaram a enxergar e reprimir os desembarques de africanos efetivamente.

⁵³AHI, Lata 07, Maço 04.

⁵⁴CHALHOUB, op. cit., p. 84.

⁵⁵Ibidem, p. 84 e passim.

⁵⁶Ibidem, p. 37.

Isso pôde acontecer porque, além da já citada experiência adquirida com os anos de vigência da lei de 1831, a lei de 1850 fornecia bases mais concretas para que os desembarques fossem fiscalizados, e para que se realizasse a repressão ao tráfico no mar e nos momentos de desembarque. Também facilitava a captura de embarcações que possuíssem indícios de servirem ao tráfico, mesmo que não estivessem com cativos e, finalmente e reorganizou-se a forma de julgamento, facilitando-a⁵⁷.

Viagens capturadas: a apreensão de navios negreiros ilegais e a ação da Comissão Mista Brasil-Inglaterra

Após a lei de 1831, que proibia o tráfico de africanos para o Brasil, tal comércio se reorganizou em bases ilegais e altamente lucrativas. Durante todo o período entre as duas leis de abolição do tráfico (1831 e 1850), a importação de africanos para o Brasil foi intensa, servindo principalmente às regiões produtoras de café do Rio de Janeiro e de São Paulo, sobretudo ao Vale do Paraíba⁵⁸. A instabilidade política deste período, aliada aos interesses pessoais daqueles que deveriam controlar e reprimir o tráfico atlântico, fez com que ele continuasse, forte até o final da década de 1850 e presente até a década de 1860.

A fim de analisar a ação da Comissão Mista nesses momentos, bem como apresentar a disposição étnica dos africanos livres que desembarcaram no Rio de Janeiro, examino um grupo de 14 navios que desembarcaram africanos na costa fluminense nas décadas de 1830 e 1840, a fim de analisar o fluxo dos navios realizando o tráfico de africanos para o Rio de Janeiro vindos da região de Angola, recorte desta pesquisa.

Na documentação encontrada no Arquivo Histórico do Itamaraty⁵⁹, que guarda os processos de captura e julgamento dos navios pela comissão, encontrei 14 deles que faziam esta rota. Utilizo estes navios para analisar o tráfico de africanos e suas rotas. A partir de então, foram selecionados quatro deles para aprofundar a análise: os brigues *Brilhante* e *Leal*, a escuna *Diligente* e o bergantim *Feliz*. Os quatro navios citados foram selecionados como amostragem do

⁵⁷Ibidem, p. 113.

⁵⁸Ibidem, p. 35.

tráfico por serem aqueles cujos processos possuem listas de desembarque dos africanos que eles traziam, com especificidades como nomes, nações e marcas corporais. A única lista dentre as quatro que possui indicação de idade dos africanos é a do *Brilhante*.

Organizei os navios com os quais trabalharei no quadro a seguir:

	Navio	Embarque	Escala	Destino
1	Brilhante	S. P. de Loanda	Rio de Janeiro	Moçambique
2	Diana	Rio de Janeiro		Zaire e Cabinda
3	Deligente	Benguela		Rio de Janeiro, Montevidéu, Moçambique
4	Esmenia	Rio de Janeiro		Zaire, Cabinda e Molembo
5	Espadarte	Rio de Janeiro		S. P. de Loanda e Cabinda
6	Estrela do Mar	Rio de Janeiro		Cabinda, Molembo e Zaire
7	Feliz	Benguela	Rio de Janeiro	Moçambique
8	Leal	Cabinda (São Paulo de Loanda e Ambriz)	Rio de Janeiro	Moçambique
9	Nova Inveja	Rio de Janeiro	Ilhas de Cabo Verde, São Tomé e outros portos da África	Cabinda
10	Novo Destino	Rio de Janeiro		Benguela
11	Perpétuo Defensor	Molembo	Angola, Ambriz e Cabinda	Rio de Janeiro
12	Pompeo	Rio de Janeiro	Angola	Moçambique
13	Recuperador	Rio de Janeiro		Benguela
14	Três Amigos	Rio de Janeiro	S. P. de Loanda e Cabo Verde	Angola

Quadro 2. *Navios apreendidos pela Comissão Mista Brasil-Inglaterra realizando comércio de africanos entre Rio de Janeiro e África Centro Ocidental.* Fonte: AHI, Fundo Comissões Mistas, diversos códices⁶⁰.

Estes navios foram selecionados por passarem por um dos dois pontos (África Centro Ocidental e Rio de Janeiro) em algum momento da viagem, seja como porto de embarque, desembarque ou escala. É importante lembrar que estes portos foram declarados pela tripulação e comandante nos processos, podendo não corresponder às exatas paradas da viagem, uma vez que era preciso encobrir de todas as formas o comércio ilegal de escravos. Optou-se por incluir navios apreendidos antes de 1831 somente como forma de analisar todos as embarcações que envolviam a África Centro Ocidental e o Rio de Janeiro cujos processos de captura se encontram no Arquivo Histórico do Itamaraty. Entretanto, a segunda parte desta análise, que foca na distribuição étnica dos africanos encontrados em quatro dos navios selecionados, está concentrada no período posterior a 1831.

A partir dos documentos da Comissão Mista que estão sob a guarda do Itamaraty relativos à captura e apresamento destas embarcações, é possível saber quem eram os donos, os comandantes e a tripulação do navio. A partir destas informações e do cruzamento delas com outras fontes, é possível fazer uma análise sobre o tráfico ilegal, suas regiões de procedência e seus agentes.

As informações sobre captura e apresamento destes navios se devem aos processos instaurados pela Comissão Mista Brasil Inglaterra. Esta comissão, estabelecida inicialmente entre Grã Bretanha e Portugal em 1817 sob o nome de Comissão Mista Luso-Inglesa, tinha como finalidade fiscalizar o Atlântico sob os domínios das duas nações, a fim de apreender, julgar e condenar navios realizando comércio ilegal de africanos. Por ocasião da emancipação política do Brasil, os tratados entre Portugal e Inglaterra ficam em suspenso, devendo ser ratificados (ou não) pela nova nação. Em 1826, para conseguir o reconhecimento enquanto nação independente, o Brasil ratificou (não sem um intenso debate político) os tratados com os ingleses, surgindo aí a Comissão Mista Brasil Inglaterra⁶¹. É importante notar que, mesmo durante este período

⁶⁰ Códices do AHI, por navio: Brilhante: Lata 04, Maço 03; Deligente: Lata 10, Maço 01; Diana: Lata 10, Maço 04; Esmenia: lata 14, Maço 01; Espadarte: Lata 14, Maço 02; Estrela do Mar: Lata 15, Maço 02; Feliz: Lata 15, Maço 04; Leal: Lata 19, Maço 02; Nova Inveja: Lata 32, Maço 02; Novo Destino: Lata 24, Maço 02; Perpétuo Defensor: Lata 26, Maço 03; Pompeo: Lata 26, Maço 05; Recuperador: Lata 27, Maço 03; Três Amigos: Lata 30, Maço 03.

⁶¹ *Idem*, p. 17.

conturbado entre a emancipação brasileira e a ratificação dos tratados com os ingleses, a Comissão continuou atuando, reprimendo o tráfico⁶².

Sempre com duas sedes, uma no território do país e outra em território africano, comissões mistas foram estabelecidas entre ingleses e diversas nações que realizavam o tráfico de africanos no final da década de 1810. Beatriz Mamigoniam demonstra que os esforços ingleses para o fim do tráfico levaram a Grã-Bretanha a criar tais comissões para tentar fiscalizar de perto os esforços de cada nação para acabar com aquele comércio⁶³. É importante notar, contudo, que o estabelecimento e a ação das comissões não foram aceitos no interior das sociedades sem contestações. No caso do Brasil, além das questões de soberania nacional partilhadas por vários segmentos sociais, o compromisso das elites locais com a escravidão as colocava contra as ações das comissões

A partir do Slave Voyages Database⁶⁴, foram encontrados dados mais apurados sobre estes navios, possibilitando a organização do quadro a seguir:

	Navio	Status da viagem (slavevoyages.org)	Data	Principal local de compra de africanos	Africanos Embarcados	Africanos Desembarcados
1	Brilhante	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Condenado.	1838	Ambriz	250	250
2	Diana	Apreendido pela Comissão Mista e conduzido à Serra Leoa. Condenado.	1827	Anomabu	87	83
3	Diligente	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Condenado.	1838	Benguela	302	302

⁶² BETHELL, op. cit.

⁶³ MAMIGONIAM, op. cit.

⁶⁴ slavevoyages.org

4	Esmeria	Não apreendido. Escravos desembarcados na América.	1829	África Centro Ocidental e Santa Helena	250	245
5	Espadarte	Não apreendido. Escravos desembarcados na América.	1830	África Centro Ocidental e Santa Helena	236	233
6	Estrela do Mar	Não apreendido. Escravos desembarcados na América.	1828	Malembo	270	265
7	Feliz	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Condenado.	1838	Benguela	242	235
8	Leal	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Condenado.	1839	Ambriz	402	364
9	Nova Inveja	Apreendido pela Comissão Mista e conduzido à Serra Leoa. Condenado.	1841	Luanda	-	-
10	Novo Destino	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Devolvido e escravos capturados.	1835	-	281	257
11	Perpétuo Defensor	Não apreendido. Escravos desembarcados na América.	1825	Malembo	314	311
12	Pompeo	Capturado pela Comissão apenas em 1839. Não apreendido. Escravos desembarcados na América.	3 viagens em 1839	-	1049 (total das 3 viagens)	950 (total das 3 viagens)

13	Recuperador	Apreendido pela Comissão Mista no Rio de Janeiro. Devolvido e escravos capturados.	1839	Luanda	-	-
14	Três amigos	Apreendido pela Comissão Mista e conduzido à Serra Leoa. Condenado.	1827	Luanda	3	3
x	Total de africanos	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxx	xxxxxxx	3686	3498

Quadro 3. Navios apreendidos pela Comissão Mista Brasil-Inglaterra realizando comércio de africanos entre Rio de Janeiro e África Centro Ocidental. Fonte: *slavevoyages.org*

A Comissão Mista abordou todos estes navios no Atlântico, próximos ou à costa brasileira, ou à africana. É importante ressaltar que alguns deles foram julgados anteriormente à lei de 1831, utilizando para isto as convenções de 1817 e 1818. Como já foi dito, a Comissão já existia desde 1817, apesar da repressão se organizar em bases mais fortes a partir de 1831.

Nestes 14 navios, existe um universo de 3686 africanos embarcados, sendo que destes, apenas 3498 desembarcaram, o que representa uma taxa de mortalidade de 5,1%. Dentre os africanos desembarcados, 1494 foram efetivamente apreendidos pelas Comissões Mistas, seja no Brasil ou em Serra Leoa, representando 42,71% do total.

Para facilitar a análise, os navios foram divididos em quatro grupos de acordo com o *status* da viagem: apreendidos pela Comissão Mista no Rio de Janeiro e condenados (e, portanto, africanos a bordo recebendo a condição de africanos livres); apreendidos pela Comissão Mista, conduzido à Serra Leoa e condenados; não apreendidos e escravos desembarcados na América; e apreendidos pela Comissão Mista no Rio de Janeiro, navios devolvidos e escravos capturados.

Cinco navios foram apreendidos antes de 1831: *Perpétuo Defensor* (apreendido em 1825), *Três Amigos* (1827), *Diana* (1827), *Esmênia* (1829), *Estrela do Mar* (1828) e *Espadarte* (1830). Como é possível ver no Quadro 3, dentre estes cinco, dois foram apreendidos pela Comissão Mista e condenados. Ambos foram conduzidos a Serra Leoa e lá passaram pelo julgamento, no qual foram sentenciados e os africanos, declarados livres. Os outros três foram conduzidos para o Rio de Janeiro, porém não foram apreendidos, o que significa que não passaram por julgamento e os africanos a bordo foram desembarcados e vendidos como escravos

ilegais. Percebe-se, então, que antes de 1831, os navios da lista apresentada só foram julgados e condenados ao serem conduzidos para Serra Leoa e, portanto, submetidos à justiça britânica, apesar de todos eles estarem conduzindo africanos. Isso pode ser devido à resistência brasileira em colocar fim ao tráfico de africanos que, conforme Leslie Bethell afirmou, só foi rompida em 1826, em troca do reconhecimento da emancipação política do país⁶⁵. A apreensão em alto mar era dificultada, assim como a revista dos navios. Dessa forma, os navios apreendidos próximos à costa brasileira e que eram levados para o Rio de Janeiro poderiam ser submetidos à revistas e análises mais brandas. Outro navio foi apreendido e conduzido à Serra Leoa: o *Nova Inveja*, em 1841. Este havia embarcado no Rio de Janeiro com destino a Cabinda e escala em Cabo Verde e no porto de São Tomé, sendo apreendido pela marinha britânica na costa africana próximo a Cabinda e, por isso, levado a Serra Leoa para julgamento, onde foi condenado⁶⁶.

Após 1831, os africanos livres que não foram apreendidos foram embarcados em apenas um navio: o *Pompeo*. De propriedade de José Bernardino de Sá, esta embarcação fez três viagens realizando o tráfico de escravos, todas em 1839. Nas duas primeiras, ele alcançou seu intento e desembarcou os escravos nas Américas, em um total de 950 (tendo embarcado 1049 pessoas). Nessas duas viagens o trajeto feito foi saindo do Rio de Janeiro, para o Rio Congo e de volta à cidade de São Sebastião, para desembarcar os africanos. Na sua última viagem da qual se tem notícias, no mesmo ano, o *Pompeo* foi capturado pela Comissão Mista no Rio de Janeiro, porém foi devolvido e os escravos foram desembarcados nas Américas⁶⁷. Ao ser apreendido, a nacionalidade declarada do navio era portuguesa, o que impediria o julgamento pela Comissão Mista, que somente poderia condenar navios brasileiros⁶⁸. A comissão não foi capaz, portanto, de apreender a embarcação, que desembarcou os africanos no Rio de Janeiro⁶⁹ e pode ter continuado a ser utilizada no comércio ilegal de africanos.

Dois navios foram apreendidos pela comissão, porém foram devolvidos e os africanos, capturados: *Novo Destino* e *Recuperador*. De acordo com o quadro acima, no *Slave Voyages* consta que o *Novo Destino* embarcou na África com 281 africanos para serem vendidos com escravos, dos quais 257 chegaram à América e foram capturados. Destes, apenas dois figuram

⁶⁵ BETHELL, op. cit.

⁶⁶ AHI, Lata 23, Maço 02.

⁶⁷ As quatro viagens do *Pompeo* estão registradas no slavevoyages.org.

⁶⁸ O próximo capítulo traz a análise do brigue *Brilhante*, cuja nacionalidade também gerou dúvidas, porém foi provada ser brasileira.

⁶⁹ AHI, Lata 26, Maço 05.

nas listas de africanos que recebiam sua primeira carta de emancipação após resgatados de navios. São eles Benjamin, identificado como um rapaz boçal de nação Benguela marcado no braço esquerdo; e Maurícia, identificada como uma rapariga de nação Congo⁷⁰. De acordo como regulamento da Comissão Mista, todos os africanos livres deveriam constar destas listas. Portanto, não se sabe qual foi o destino dado aos outros 255 africanos e africanas que chegaram no Rio de Janeiro a bordo do *Novo Destino*. Quanto ao *Recuperador*, não foi possível encontrar a lista de africanos desembarcados, uma vez que ela não consta no processo de captura, tampouco nos códices onde as listas de outros navios foram encontradas⁷¹.

Por último, quatro dos navios constam no Quadro 3 como apreendidos e condenados no Rio de Janeiro: *Brilhante*, *Diligente*, *Feliz* e *Leal*. Tais embarcações, todas apreendidas nos anos de 1838 e 1839, foram julgadas pela Comissão Mista e os africanos a bordo, considerados africanos livres. Para estes, foi possível encontrar as listas de africanos desembarcados, com seus nomes, números, marcas corporais e, no caso do *Brilhante*, idades. Estes quatro navios servirão de base para a análise que será feita a seguir, sobre a identificação das nações dos africanos livres que trabalharam na cidade do Rio de Janeiro e seus arredores.

Vidas em tutela: os africanos livres vindos da África Centro-Ocidental

A partir dos 14 navios acima, foram selecionados quatro que nos possibilitam levantar questionamentos acerca das nações dos africanos apreendidos. São eles os brigues *Brilhante* e *Leal*, a escuna *Diligente* e o bergantim *Feliz*. Os quatro navios citados foram selecionados como amostragem do tráfico por serem aqueles cujos processos possuem listas de desembarque dos africanos que eles traziam, com especificidades como nomes, nações e marcas corporais.

Identificar os africanos por seus nomes (e também suas marcas corporais, quando existem, e suas nações) é um método bastante eficaz para tentar encontrar mais informações sobre a vida deles no Brasil. Através da análise de casos de africanos na diáspora, pode-

⁷⁰ Arquivo Nacional, doravante AN, Códice 184, volume 3. *Lista dos africanos emancipados a bordo da Sumaca Novo Destino*.

⁷¹ Tais listas encontram-se em AN, Códice 184, Volumes 3 e 4. A partir delas, construí um banco de dados de cerca de quatro mil africanos livres.

secompreender a dinâmica da presença negra no mundo atlântico, reconstruindo partes da experiência das pessoas que foram o objeto do tráfico⁷².

Nos casos dos quatro navios para os quais foram encontradas as listas de cartas de emancipação dos africanos, todas elas foram assinadas pelo Comissário Juiz Braz Martins Costa Passos no final da década de 1830: as cartas de emancipação dos africanos do *Brilhante* foram passadas em 30 de junho de 1838; as do *Feliz*, em 23 de fevereiro de 1839; as do *Diligente*, em 28 de fevereiro de 1839; as do *Leal*, em 28 de junho de 1839. Como se pode perceber, a diferença entre as emancipações dos africanos dos quatro navios não chega a um ano. Os quatro navios apreendidos carregavam um total de 943 africanos. Isto leva a pensar que, nesse curto espaço de um ano, muito mais africanos foram reduzidos à escravidão através dos desembarques ilegais não capturados, uma vez que o descaso das autoridades brasileiras em policiar os desembarques fazia com que o número de navios apreendidos fosse muito menor do que aqueles que conseguiam vender o carregamento de africanos ilegais na costa brasileira⁷³.

Todos os quatro navios selecionados realizavam o comércio de almas entre o Rio de Janeiro e a região de Angola. O brigue *Brilhante* saiu de São Paulo de Luanda com destino declarado para Moçambique e escala declarada para o Rio de Janeiro, porém o processo instaurado pela Comissão Mista mostra que o real destino do navio era a Corte brasileira e o comércio de africanos; o brigue *Feliz* saiu de Benguela também com destino a Moçambique e escala pelo Rio de Janeiro, e também foi confirmado durante o processo que seu destino era a Corte; a escuna *Diligente* havia saído de Benguela com destino declarado ao Rio de Janeiro; já o brigue *Leal* tinha como saída declarada Cabinda e portos de São Paulo de Luanda e Ambriz, com destino a Moçambique e escala pelo Rio de Janeiro. É importante ressaltar que os portos de destino e escala declarados pelas tripulações dos navios não devem ser tomados como informações precisas e acuradas, pois eles estavam realizando um comércio ilegal e, portanto, tentariam de todas as maneiras encobrir suas atividades. Em muitos casos, nos manifestos de cargas de navios transportando africanos foram encontradas declarações de transporte de gêneros alimentícios, e as rotas que contam nos passaportes dos navios e tripulantes não são as mesmas que seus diários náuticos revelam. Somente a análise dos processos como um todo pode elucidar

⁷²LOVEJOY, Paul. "Identidade e a miragem da etnicidade. A jornada de Mahommah Gardo Baquaqua para as Américas". *Afro-Ásia* 27: 2002, pp. 9-32.

⁷³CHALHOUB, op. cit.

com mais clareza o real trajeto destes navios, que muitas vezes era descoberto pela Comissão Mista e, por isso, constava nos relatos de apreensão.

Essas três embarcações que declaravam seu destino como Moçambique não o faziam sem motivos: Jaime Rodrigues aponta que muitos navios negreiros ilegais se utilizavam deste engodo para tentar confundir a ação da Comissão Mista. Os traficantes, ao serem interceptados, declaravam estar indo para Moçambique levando os africanos a bordo como colonos, o que se provava falso logo no começo da investigação: navios levando africanos como colonos deveriam portar autorização expressa no passaporte⁷⁴, o que não existia em nenhuma das embarcações analisadas.

Mariza Soares aponta que este termo “nação” passou a ser utilizado unicamente como forma de identificar a procedência dos africanos a partir do século XVIII. Antes disso, utilizava-se também o termo gentio. Porém, como Soares ressalta, este termo refletia uma noção de povos sem religião, almejados pela catequese missionária. Esta mudança serve, então, às exigências do comércio de africanos, refletindo as mudanças que ocorreram nas relações entre Portugal e África, com uma maior secularização das relações escravistas⁷⁵

Para os quatro navios selecionados, foi possível encontrar 242 nações diferentes, em um total de 943 africanos. Para facilitar a análise, agrupei estas nações por regiões da África, de acordo com a divisão feita por Mary Karasch. As nações declaradas para os africanos no ato da emissão de suas cartas de emancipação confirmam os locais de embarque destes navios, pois todos os africanos cujas nações puderam ser identificadas são provenientes da região da África Centro Ocidental, como mostra o quadro a seguir.

Navios	Centro-Oeste Africano				Outros
	Congo Norte	Angola			
		Norte de Angola	Angola Meridional	Não Identificado	
Diligente	111	59	6	7	13
Feliz	14	131	7	18	17

⁷⁴RODRIGUES, *O Infame Comércio...* op. cit. p. 182.

⁷⁵SOARES, op. cit., p. 6.

Leal	244	68	-	-	4
Brilhante	198	30	-	-	16
Total	567	288	13	25	50

Quadro 4. Nações dos africanos apreendidos na escuna *Diligente* e nos brigues *Leal*, *Brilhante* e *Feliz*. Fonte: AN, códice 184 vols. 3 e 4; AHI, lata 04 maço 03.

Como se pode perceber, todos os africanos encontrados foram capturados na região do Centro-Oeste Africano. Os 50 africanos identificados no Quadro 4 na categoria "Outros" aí estão porque as nações que lhes foram atribuídas não constam na tabela de nações e procedências africanas elaboradas por Mary Karasch. Entretanto, a probabilidade de eles também terem sido apreendidos naquela região não pode ser excluída.

As nações registradas pela Comissão Mista poderiam não expressar a identificação individual de cada um daqueles africanos. Além disso, cada uma destas nações pode corresponder a diferentes grupos étnicos na África. Entretanto, de acordo com Robert Slenes, os representantes dos diversos povos da África Centro-Occidental, quando misturados e transportados ao Brasil, perceberiam sem demora a existência entre si de laços culturais mais profundos⁷⁶. O autor ressalta a importância da linguagem, que para ele funciona como um elo entre esses africanos. Sendo em sua maioria bantos, sua linguagem tão similar funcionaria como uma teia de significados, no interior da qual os africanos construiriam suas relações⁷⁷.

A região da África Centro-Occidental era aquela que mais exportava cativos para o Rio de Janeiro. Ali se encontravam diversas nações africanas com costumes bastante diversos, rivalidades e modos de viver distintos. A nação que era atribuída a cada um destes africanos quando escravizados os incluía em um grupo bastante diversificado, unindo sob um mesmo signo pessoas que muitas vezes tinham hábitos e cultura diversos. Entretanto, os critérios de identificação étnica atribuídos pelos europeus foram os que chegaram até nós, sendo extremamente difícil estabelecer como seria se os próprios africanos pudessem ter se identificado, se a nação a qual cada um daqueles homens e mulheres acreditava pertencer e da qual sentia ser parte pudesse ter sido conhecida⁷⁸. Dessa forma, é a partir deste critério que

⁷⁶SLENES, op. cit., p. 49.

⁷⁷Ibidem, p. 64.

⁷⁸ Porém, esta questão pode ser e vem sendo discutida. Ver por exemplo THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

interessa pensar nas regiões de procedência dos africanos e como isso pode influenciar suas vidas na diáspora.

As nações atribuídas pelos comerciantes aos africanos no momento da captura ou desembarque serviam a um propósito de controle, e não refletindo as noções de pertencimento de cada um deles. Entretanto, as nações atribuídas dessa forma poderiam ser ressignificadas e utilizadas por estes africanos, uma vez no Brasil, como referência identitária. Afinal, como afirma Paul Lovejoy, "a etnicidade não é importante em si, ou por si só, mas sim porque ela fornece uma chave metodológica para a reconstrução de padrões mais gerais de história, do que permite a história isolada de uma pessoa"⁷⁹. Ainda segundo este autor, a identificação étnica só é possível num contexto específico, sendo que o impacto que a jornada ao longo do Atlântico e o estabelecimento no Brasil tinham na vida dos indivíduos criava um ambiente no qual se tornava pertinente fazer uso das identificações étnicas impostas pelo outro.

As identidades étnicas podiam ser utilizadas pelos africanos livres com um propósito de liberdade e identificação própria. Walter Hawthorne analisa a trajetória dos africanos trazidos para o Brasil a bordo da escuna *Emília*. Através desta análise, ele percebe que as identidades atribuídas aos africanos pela Comissão Mista foram utilizadas por este grupo de pessoas, que havia se conhecido no momento da apreensão e feito a travessia atlântica em conjunto, a fim de forjar uma coesão para ajuda mútua.

O autor consegue perseguir os caminhos traçados por boa parte dos embarcados no *Emília*, e compreende como eles se estabeleceram no Brasil, cumpriram seu período de tutela e, findo tal período, decidiram que preferiam voltar para a África. A análise de Hawthorne é extremamente pertinente para esta pesquisa, uma vez que ele consegue perceber como aqueles africanos formaram uma rede de sociabilidade com base na união que sua identificação enquanto africanos livres vindos de uma mesma região de procedência proporcionava. Aquelas pessoas formaram, a partir da experiência da captura na África, da travessia atlântica e da condição de opressão na nova terra, uma família. Uma família africana, como Hawthorne pontua muito bem⁸⁰.

⁷⁹LOVEJOY, op. cit.

⁸⁰HAWTHORNE, Walter. "‘Sendo agora, como se fôssemos, uma família’: laços entre companheiros de viagem no navio negreiro *Emília*, no Rio de Janeiro e através do mundo atlântico". *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, nº 6, pp 7-29, julho-dezembro de 2011.

É interessante e pertinente notar que os africanos livres da escuna *Emília* não apenas aceitam as identidades que lhes são dadas, mas fazem uso das identificações atribuídas a eles pelos europeus. Não tinham condições de se opor a esta classificação arbitrária até mesmo por uma questão de estratégia de liberdade, uma vez que a carta de emancipação concedida no ato do apresamento pela Comissão era o que provava o tempo de serviço de cada africano e, então, era o principal documento utilizado nos pedidos de emancipação final. Tal carta continha a identificação de nação dada pela Comissão. Negar esta identificação seria negar a própria possibilidade de liberdade. Assim, ao invés de recusar uma identidade que talvez não correspondesse às suas próprias noções de pertencimento, os africanos livres utilizavam isso a seu favor, seja nos pedidos de emancipação, seja, como no caso do *Emília*, para construir uma estratégia conjuntade retorno para a África⁸¹.

Sendo assim, ao analisar os portos de embarque e as nações de determinados grupos de africanos livres, pretende-se contribuir para a compreensão das formas pelas quais as vidas dessas pessoas se desenvolveram nas Américas. Apesar de cada região de procedência corresponder a um sem-número de identidades africanas, acredito que utilizar tal forma de identificação pode ser útil para auxiliar a compreensão dos pontos de contato entre os africanos, os europeus e as pessoas estabelecidas no Brasil, bem como qual era a forma que os africanos lidavam com isso. Os signos culturais e sociais que cada africano trazia, influenciados e, em certa medida, moldados pela identidade que possuíam na África, foram elementos que tiveram um papel fundamental na formação cultural e social da sociedade brasileira. Este se torna um ponto importante para compreender que as identidades africanas não se perderam na diáspora, e que os africanos conseguiram criar e recriar suas formas sociais e culturais na medida em que suas identidades e culturas entraram em contato com a sociedade imperial, estabelecendo uma troca com esta, ainda que desigual⁸².

As identidades étnicas estabelecidas na África Centro Ocidental constituíam, junto com as identidades étnicas encontradas no Brasil, uma comunidade no Atlântico Sul, de acordo com Roquinaldo Ferreira. A influência brasileira em Angola era bastante significativa, e o contrário também se verificava. Para o autor, entender a história dessas duas regiões sob uma perspectiva

⁸¹Ibidem.

⁸²MINTZ, Sidney W. e PRICE, Richard. *O Nascimento da Cultura Afro-Americana. Uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas/Candido Mendes, 2003, pp. 43-58.

atlântica é uma forma de perceber melhor os elementos transnacionais em comum, em vez de manter uma perspectiva limitada pelas fronteiras nacionais. Assim, partindo de uma visão inaugurada por Joseph Miller, Ferreira nos possibilita pensar nas trocas culturais que houveram entre os africanos livres vindo da África Centro Ocidental desembarcados no Rio de Janeiro e a sociedade por eles encontrada, que já possuía elementos africanos em sua composição.

Entender que a África Centro Ocidental e o Brasil não formavam apenas dois lugares separados por um oceano, mas sim um contínuo cultural e social conectado por um oceano é uma forma de compreender todas as interações e influências de um lado e de outro como uma via de mão dupla. Apesar de terem sido transportados com o objetivo de tornarem-se escravos, os africanos livres estavam inseridos nesse mundo atlântico, e era nele que suas identidades étnicas se formavam e se transformavam. Isso porque, segundo Ferreira, as interações entre os dois lados do oceano não se davam apenas entre negociantes e viajantes. O conhecimento e a cultura se moviam entre toda a sociedade, e dessa dinâmica participavam senhores de escravos, burocratas, pessoas livres de cor, e os escravizados que circulavam entre eles.⁸³

A fim de entender melhor a forma como era executada a captura e o julgamento de navios apreendidos pela Comissão Mista, o próximo capítulo traz a análise do caso do brigue *Brilhante* que, tendo embarcado africanos entre Luanda e Ambriz, foi apreendido na costa fluminense e condenado por tráfico ilegal, o que transformou as quase 250 pessoas a bordo, destinadas ao cativoiro, em africanos e africanas livres.

⁸³FERREIRA, op. cit. p. 246. Ver também ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

CAPÍTULO 2

Um navio, várias histórias: o caso do Brigue *Brilhante*

Certa tarde, em algum lugar entre Luanda e Ambriz, mais de duzentos africanos foram obrigados a embarcar em um navio destinado, teoricamente, a Moçambique, que na verdade ancoraria no Rio de Janeiro. Por volta de uma hora o embarque começou, e durante as próximas quatro ou cinco horas, um a um, os africanos e africanas foram colocados no porão do navio para engrossarem as fileiras de trabalho compulsório na América. Seria uma cena legal e corriqueira na costa africana se não fosse o ano no qual ela aconteceu: 1838, sete anos após a lei que determinava o fim do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. O navio era o brigue *Brilhante*, que fazia provavelmente sua sexta viagem. Das viagens anteriores existem poucas notícias, mas provavelmente também tinham como objetivo o tráfico ilegal de africanos¹.

Através da análise do comércio de africanos feito por este navio, ofereço uma contribuição para compreender como se dava o tráfico após 1831, vislumbrando as estratégias dos traficantes, a ação repressora do Estado, o tratamento dado aos africanos encontrados a bordo e os posteriores mecanismos dos comerciantes para fugir da penalidade que deveriam receber. Além disso, também são analisados os destinos de alguns dos africanos que vieram para o Brasil neste navio. O propósito disto é entrever algumas das situações e processos pelos quais passavam os africanos livres no Império, percebendo como eles se encaixavam nesta dinâmica social, estabelecendo certas conexões para compor um panorama do que foram suas experiências na nova terra². Além disso, discuto as nações atribuídas aos africanos livres no Rio de Janeiro embarcados na região da África Centro-Occidental, bem como dos seus destinos após serem emancipados e postos à disposição para o período de tutela.

¹ O processo do *Brilhante* preservado pelo Arquivo Histórico do Itamaraty inclui o Diário Náutico elaborado pelo capitão. Neste, percebe-se que no ano anterior o navio já havia feito a mesma rota, entre Rio de Janeiro e África. Além disso, durante o julgamento, o juiz da Comissão Mista declara que o navio já havia feito tais cinco viagens.

² Como exemplo desse tipo de análise existe um trabalho de Walter Hawthorne no qual ele conseguiu reconstruir as trajetórias de um grupo de africanos apreendidos no tráfico ilegal a bordo da escuna *Emília*. HAWTHORNE, Walter. “‘Sendo agora, como se fôssemos, uma família’: laços entre companheiros de viagem no navio negreiro Emília, no Rio de Janeiro e através do mundo atlântico”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, nº 6, pp 7-29, julho-dezembro de 2011.

O *Brilhante* foi apresado na costa brasileira pela Marinha Inglesa, o que se deu em consonância com o estabelecido pelos acordos bilaterais entre Brasil e Inglaterra, podendo ser percebidos como uma manutenção dos acordos celebrados entre portugueses e ingleses anteriores à emancipação política do Brasil. A Comissão Mista Brasil-Grã Bretanha possuía uma sede no Rio de Janeiro e outra em Serra Leoa, e seu objetivo era, basicamente, buscar, apresiar e julgar navios realizando tráfico de escravos, bem como cuidar dos africanos transportados e vigiar os acusados durante o período de vigência do processo³.

Após capturar um navio suspeito de fazer o comércio ilegal de africanos, a Comissão Mista iniciava um processo para averiguar tal situação. A análise cobria as nacionalidades dos navios e dos tripulantes, a natureza e constituição do navio para saber se ele poderia ou não transportar cativos, a documentação e o que mais fosse encontrado a bordo. Tudo isto gerava um conjunto de papéis e documentos que eram arquivados pela comissão em suas sedes, no Rio de Janeiro ou em Serra Leoa. Cópias dos processos realizados em uma sede deveriam ser enviadas para a outra. O local de julgamento dependia de onde o navio fosse apreendido: se próximo à costa brasileira, no Rio de Janeiro. Se mais próximo à costa africana, em Freetown, capital de Serra Leoa⁴. Os processos de muitos dos navios que foram julgados no Rio de Janeiro se encontram hoje sob a guarda do Arquivo Histórico do Itamaraty, e foi lá que identifiquei grande parte da documentação utilizada para analisar o caso do Brigue *Brilhante*.

³ MAMIGONIAM, Beatriz Galloti. “To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002, pp. 14-15.

⁴ Ibidem. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

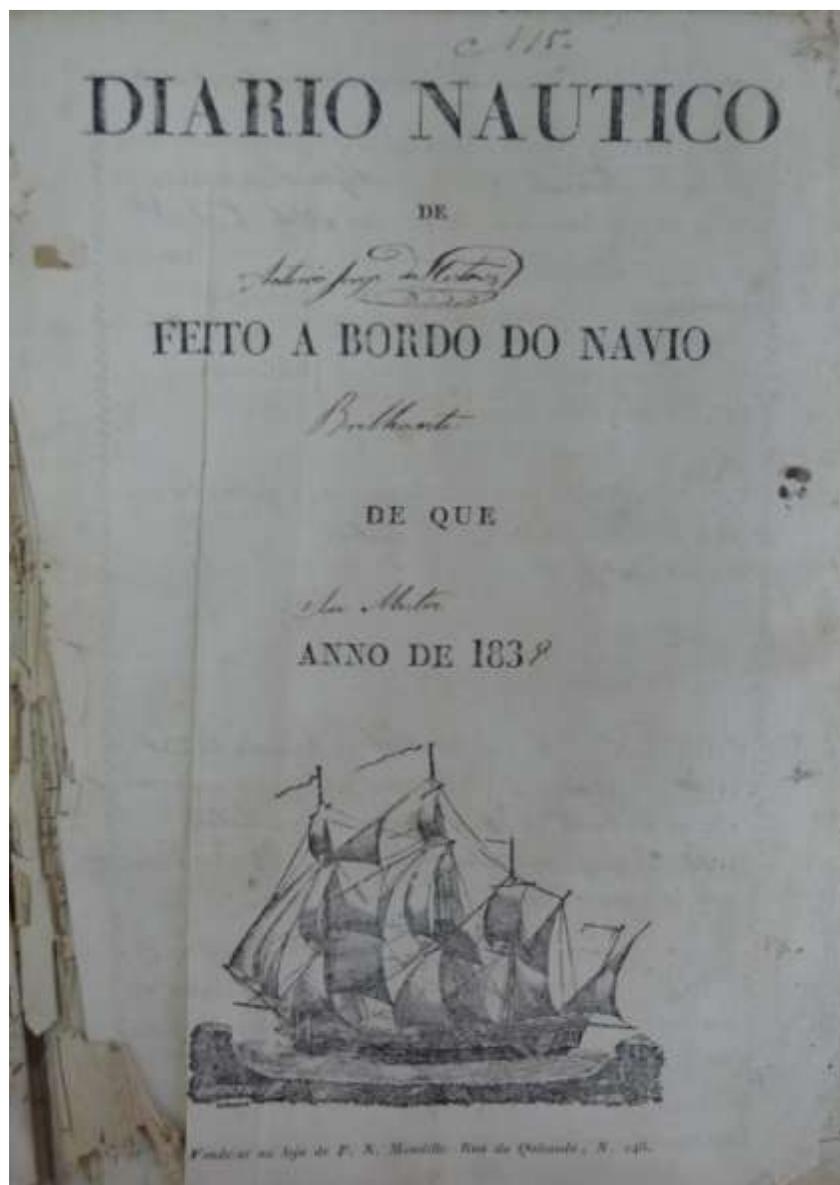


Figura 1. Capa do diário náutico do *Brilhante*. Fonte: AHI, Lata 04, Maço 03.

“Estamos em pleno mar”⁵: travessia, captura e julgamento do *Brilhante*

Ao examinar o processo de apreensão do *Brilhante* pela Comissão Mista, encontrei o depoimento de Francisco Antônio dos Santos, contramestre e segundo piloto do navio. Ele alegava, em sua defesa, que o navio navegava “para Moçambique em lastro a carregar azeite” e

⁵ Retirado do poema “Navio Negroiro”, de Castro Alves.

que “ouvira dizer que ia uma carta sobre este objeto [os africanos] para os donos em Moçambique”⁶. Infelizmente, a tal carta que ele menciona não chegou até nós, talvez porque os responsáveis pela documentação do navio possam ter destruído os papéis comprometedores no momento do apresamento, ou até mesmo porque esta carta pode não ter existido, sendo apenas um argumento criado por Francisco Antonio dos Santos para tentar se manter fora das acusações de tráfico.

Sendo o comércio de africanos considerado ilegal naquele momento, os agentes envolvidos no processo precisavam criar estratégias para conseguir mascará-lo. No caso do referido navio, a justificativa para a viagem era a de transportar os africanos como colonos para Moçambique, além do transporte de azeite em lastro, como é relatado em um dos depoimentos encontrados⁷. Essa justificativa era bastante comum, segundo Jaime Rodrigues, apesar de ser também ilegal. O transporte de colonos só poderia ser realizado com autorização expressa emitida no passaporte do navio, o que havia sido estabelecido em 1836 por um acordo entre Portugal e Inglaterra⁸, e o *Brilhante* não possuía tal autorização. Alegar o transporte de colonos foi uma justificativa largamente utilizada pelos comerciantes ilegais de escravos. Quanto ao azeite, não consta no processo ter sido encontrado.

Após o embarque dos africanos, o navio seguiu viagem rumo ao Rio de Janeiro, local declarado como escala da viagem e porto onde provavelmente seriam vendidos os cativos. De acordo com o depoimento de Antônio Jorge da Costa, que alegava ser mestre do navio, o *Brilhante* saiu de Angola no dia 15 de abril de 1838⁹. Nele se encontravam, além dos africanos e os já citados Antônio Jorge da Costa e Francisco Antônio dos Santos, outras dezessete pessoas, sendo 14 membros da tripulação e três passageiros. Entre os passageiros se encontravam João Antônio Corrêa e Jozefino Antônio Corrêa, irmãos brasileiros naturais de Santa Catarina. As informações obtidas sobre esses indivíduos ao longo do processo possibilitaram identificar pistas que revelam como foi feita a negociação dos africanos embarcados no *Brilhante*.

João Antônio Corrêa foi declarado pela tripulação como passageiro do brigue; porém, alguns papéis e objetos encontrados a bordo (como um rol de roupas sujas e uma carta de José

⁶ AHI, Lata 04, Maço 03.

⁷ AHI, Lata 04, Maço 03. *Depoimento de Antonio Jorge da Costa*.

⁸ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 182.

⁹ AHI, Lata 04, Maço 03. *Depoimento de Antonio Jorge da Costa*.

Miguel Corrêa, um terceiro irmão que teria residência em Angola) apontaram durante as investigações para João como capitão do navio¹⁰. Sendo ele brasileiro, o navio poderia ser julgado pela Comissão Mista caso apresado. Assim, de acordo com as investigações, fazer com que Antônio Jorge da Costa se passasse por capitão impediria a investigação por parte da comissão, pelo fato dele ser português. Essas informações foram centrais no julgamento da presa; entretanto, neste momento o que nos interessa é o papel dos três irmãos no tráfico de escravos.

O mesmo inquérito aponta para os três irmãos Corrêa como os negociantes dos africanos apresados:

*prova-se que tres irmãos naturaes deste Imperio, de appellidos Corrêas, que sahirão daqui no mez de Janeiro deste anno com passaportes para Itaguahy, partirão alguns dias depois do lugar de Dois Rios para Angola; que hum destes despachou-se logo para Ambriz, a fim de arranjar escravos (...).*¹¹

De acordo com os depoimentos de João Antônio, percebe-se que o irmão que negociava escravos em Ambriz era José Miguel Corrêa¹². O chamado lugar de Dois Rios fica na Ilha Grande, na costa do Rio de Janeiro. É pertinente ressaltar que a Ilha Grande e toda a área em seu entorno era um porto de desembarque de africanos durante o período de ilegalidade do tráfico¹³. A presença dos irmãos Corrêa neste local, bem como sua tentativa de esconder que estiveram lá, pode ser um indício de que eles estavam envolvidos no comércio ilegal de africanos.

A Ilha Grande continuou a ser um porto de desembarque de cativos ilegais mesmo depois da promulgação da lei de 1831, e persistiu nesta posição mesmo após 1850¹⁴. Em 10 de julho de 1855 foi enviado um ofício ao Ministério dos Negócios da Justiça requisitando a retirada de dois lanchões que serviam para coibir o tráfico ilegal. Segundo o ofício, os lanchões não estavam conseguindo cumprir seu papel:

¹⁰ *Correio Oficial*, edição de 10/07/1838, p. 2.

¹¹ *Ibidem*.

¹² AHI, Lata 04, Maço 03. *Depoimento de João Antocio Corrêa*

¹³ MATTOS, Hebe (org). *Díaspóra negra e lugares de memória*. Niterói: EdUFF, 2013.

¹⁴ *Ibidem*.

A conservação nas imediações da Ilha Grande, dos lanchões n 1 e 2, que ali se empregão no cruzeiro, e cujo serviço é inútil para a repressão do tráfico, tem trazido inconvenientes, e da de causa a irregularidades, tanto a respeito do fornecimento dos mesmos, como de pagamento dos praças que os guarnecem, e por isso, se V Exa não tiver nada a oppôr, eu mandarei recolher, providenciando d'outra forma, para que os cruzeiros tenham vigilância sobre aquellas paragens.¹⁵

Os lanchões da Ilha Grande são finalmente retirados alguns meses depois da solicitação feita ao Ministério dos Negócios da Justiça. Em 29 de outubro de 1855. "Determinou-se que os dois lanchões empregados na Ilha Grande sejam entregues no arsenal de marinha, procedendo se a inventário dos objectos da fazenda nacional que se acharem a bordo dos mesmos"¹⁶. Foi discutido no capítulo anterior que este período pós-1850 foi um momento no qual a repressão ao tráfico foi mais intensa e efetiva, e ainda assim estes lanchões dedicados a esta tarefa foram retirados de serviço. A nota publicada no *Correio Mercantil* não explicita o porquê deles terem sido retirados, mas se em julho seu serviço era considerado inútil para reprimir o tráfico, é de se imaginar que até outubro do mesmo ano isto não tenha mudado muito.

A estadia que os irmãos fizeram no sítio em Dois Rios, na Ilha Grande, foi utilizada como evidência de que eles estavam envolvidos no comércio de almas. José Miguel Corrêa, ao se despachar de Dois Rios para Ambriz, nos dá ainda mais evidências de que os irmãos estavam envolvidos na negociação dos africanos transportados pelo *Brilhante*.

A região de Angola, sobretudo Luanda, sua capital, desde o século XVI tinha interesses variados no tráfico de escravos com o Brasil¹⁷, que se refletiram no século XIX com o papel de destaque que Angola ocupou no embarque de escravos com destino às terras brasileiras. Além disso, a região de Luanda (bem como Benguela) era um local de onde saíam expedições para o norte de Angola e o Congo com a finalidade de buscar escravos e mercadorias de tipos diversos, que variaram conforme a temporalidade.

Existia nessas regiões a figura dos pombeiros,

¹⁵Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (doravante APERJ), Fundo Presidente de Província (doravante PP), notação 0003. Maço 13, fls. 350-351.

¹⁶*Correio Mercantil*, 29/10/1855, p. 1: *Actos Officiais do Ministério da Marinha*.

¹⁷ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

“agenciadores mestiços ou negros que percorriam o interior do continente comprando escravos dos chefes locais e, depois de uma viagem marcada pelos maus-tratos e pela sujeição às intempéries, levando-os para os portos litorâneos, de onde eram vendidos para a América”¹⁸

Além de escravos, Jaime Rodrigues aponta que os pombeiros traziam produtos diversos do interior (como marfim, cera, goma e outros) para a região de Luanda, para serem negociados juntamente com os cativos. Não foi encontrado qualquer registro de quem fez a intermediação dos africanos que embarcaram no *Brilhante*, mas, ainda que não fossem pombeiros, as nações encontradas no navio apontam para africanos apresados em algum tipo de expedição em direção à região do chamado Congo Norte¹⁹.

A relação entre a África Centro Ocidental e as atuais regiões sul e sudeste do Brasil era bastante estreita. A presença de agenciadores, colonos e comerciantes naquela região da África, os negociantes que circulavam de um continente ao outro, bem como os cativos (e aqueles que ainda seriam cativos) formavam uma sociedade na qual influências brasileiras eram sentidas na África, assim como tradições e culturas africanas eram trazidas ao Brasil²⁰.

Não há como saber como a negociação para obter os africanos embarcados no *Brilhante* na costa d'África foi feita, nem efetivamente por quem, se somente por José Miguel, se por ele e seus irmãos, ou se por eles e outras pessoas. Mas, examinando a composição étnica dos africanos e a bibliografia sobre o tema, é possível afirmar que eles foram obtidos através de agenciadores que traziam africanos do norte para a região de Luanda.

Após o embarque dos africanos, o brigue seguiu viagem rumo a seu destino inicial, o Rio de Janeiro. Entretanto, ao se aproximar da costa fluminense, o *Brilhante* foi interceptado por um navio de guerra da Marinha Inglesa. Ao perceber a aproximação do navio britânico, o capitão do *Brilhante* tentou fugir da captura, alegando, durante seu depoimento, que a manobra

¹⁸RODRIGUES, op. cit.,p. 98.

¹⁹Utilizo neste trabalho as designações de nações e regiões africanas propostas por Mary Karasch em *A vida dos escravos no Rio de Janeiro*. KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000.

²⁰ Para mais informações sobre colonos em Angola, ver: WHEELER, Douglas L., PÉLISSIER, René. *Angola*. New York, 1971. Sobre as relações atlânticas entre Brasil e África Centro Ocidental, ver FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of Slave Trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.

visavam melhor entrar no porto carioca, não tendo intenção de fugir ou se lançar em terra²¹. Antônio Jorge da Costa, que se passava nos depoimentos como capitão do referido brigue, alegou ainda que a escala no Rio de Janeiro tinha como único objetivo reabastecer o navio de provisões para seguir viagem para Moçambique, e não desembarcar os africanos. Entretanto, a tentativa de fuga não deu certo e, no dia 13 de maio de 1838, o *Brilhante*, carregado de africanos comercializados ilegalmente, foi detido pelo brigue inglês *Wizard*.

A partir da captura de um navio acusado de fazer comércio ilegal de africanos, seguia-se um processo para averiguar a ilegalidade ou não daquela viagem, bem como a nacionalidade do navio e a existência ou não de autoridade por parte da Comissão Mista para julgar a presa. O julgamento do *Brilhante* durou até o final daquele ano de 1838, quando foi constatado que o navio era “boa-presa”, ou seja, que o comércio por ele feito era realmente ilegal e passível de julgamento pela comissão. Sendo assim, o navio foi a pregão e arrematação, tendo seu processo finalizado dessa forma em 13 de dezembro de 1838.

Após o apresamento, os africanos encontrados permaneciam no navio, esperando a conclusão do julgamento para que um destino fosse dado às suas vidas. A Comissão Mista deveria proceder a uma contagem dessas pessoas, a fim de manter um controle sobre eles e registrar informações que seriam utilizadas para identificação, como o momento da chegada e a nação a qual cada um pertencia. Essas listas de contagem não chegaram até nós em muitos processos de apresamentos de navios, mas aquelas que existem (como é o caso do *Brilhante*) nos permitem conhecer um pouco sobre esses africanos. Continuando a acompanhar o destino destes africanos, percebe-se que a lista com seus nomes foi solicitada ao intérprete da Comissão pelos juízes da mesma em 21 de junho de 1838 e elaborada dois dias depois, em 23 de junho, sem constar o nome de quem procedeu a tal contagem²². No entanto, quem assina a lista das cartas de emancipação encontrada no registro da Comissão Mista, é Braz Martins Costa Passos, secretário da comissão.²³

O processo do brigue *Brilhante* é muito rico no tocante às informações sobre os africanos transportados: estes são identificados por nome, gênero, nação, idade e marcas corporais, assim como algumas informações pontuais, por exemplo no caso de africanas que tinham filhos, ou

²¹ AHI, Lata 04, Maço 03. *Depoimento de Antônio Jorge da Costa*.

²² AHI, Lata 04, Maço 03.

²³ AN, códice 184, volume 3.

aqueles que possuíam alguma moléstia. No processo de captura do *Brilhante*, encontram-se duas listas. Uma com nomes católicos, e outra com nomes africanos e alguns nomes católicos. A primeira conta com 210 pessoas, enquanto a segunda, com 244. Entretanto, uma forma de correspondência entre as duas listas não foi encontrada.

No momento do apresamento, o capitão do brigue inglês declara ter encontrado 250 africanos. Porém, na contagem procedida pela Comissão Mista que resultou em uma lista com os nomes dos africanos, constam apenas 244 pessoas²⁴. Três dos homens listados eram marinheiros, escravos alugados pelo dono do brigue para fazer parte da tripulação. São eles Joaquim Benguela, José Boluca e Lourenço, sem designação de cor ou nação. Quanto às outras três pessoas que faltam, não há informação. Tal lista foi elaborada em 23 de junho de 1838. Sete dias depois, outra contagem foi feita, dessa vez pelo comissário Braz Martins da Costa Passos, juiz da Comissão Mista. Essa nova lista conta com apenas 225 pessoas, sendo 16 mulheres, 16 meninas, 116 homens e 77 meninos. Naquela nova ocasião, alguns dos meninos foram listados como homens e algumas das meninas, como mulheres. Talvez isso tenha ocorrido por já se aproximarem do fim da adolescência, ou por terem tipos físicos já mais construídos. O que as informações coletadas não são capazes de dizer é o que aconteceu com os 19 africanos e africanas livres que sumiram dos registros no período de uma semana entre a elaboração das duas listas. Podem ter sido encaminhados ao hospital, podem ter morrido, podem ter sido desviados.

A tabela seguinte foi elaborada para demonstrar a divisão dos africanos embarcados por critérios de nação, gênero e faixa etária. Para isso foi utilizada a lista que conta com 244 africanos. As categorias “meninos” e “meninas” correspondem à descrição retirada da fonte, uma vez que a lista encontrada identifica os africanos como “preto”, “preta”, “preto rapaz” e “preta rapariga”.

²⁴ Ao final da lista, o comissário fez uma pequena recapitulação, na qual alega ter registrado 245 pessoas, sendo 21 mulheres, 151 homens, 13 meninas e 60 meninos. Porém, a lista só conta com 12 meninas, totalizando 244 pessoas. Esta é a lista na qual os africanos foram identificados por seus nomes étnicos.

Africanos encontrados a bordo do Brigue-Escuna Brilhante								
	Mulheres		Homens		Meninas		Meninos	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
Congo	9	42,9	103	68,2	7	58,3	43	71,7
Mocombo	2	9,5	6	4,0	-	-	7	11,7
Angola	5	23,8	2	1,3	2	16,7	1	1,6
Monjolo	1	4,8	16	10,6	1	8,3	2	3,4
Rebolo	3	14,2	5	3,3	2	16,7	-	-
Bionba	1	4,8	-	-	-	-	-	-
Cassange	-	-	6	4,0	-	-	3	5,0
Moange	-	-	6	4,0	-	-	2	3,4
Miombo	-	-	7	4,6	-	-	1	1,6
Mossorongo	-	-	-	-	-	-	1	1,6
Total	21	100	151	100	12	100	60	100

Tabela 1. Africanos encontrados a bordo do Brigue-Escuna Brilhante. Fonte: AHI, Lata 4, Maço 3: Processo de Captura do Brigue Brilhante.

De acordo com a tabela, percebe-se que os africanos eram em sua maioria da nação congo: em um total de 244 pessoas, 162 foram assim registrados, entre homens, mulheres e crianças, o que nos dá um percentual de 66,4%. Utilizando os dados de Mary Karasch²⁵, percebe-se que os africanos designados como congo faziam parte de um grupo maior, que a autora nomeia como Congo Norte, no qual outras etnias também identificadas entre os transportados no *Brilhante* ainda se encaixam: Monjolo e Miombo. Somando estes números com aqueles designados como congo, chega-se a um total de 190 africanos provenientes da região do Congo Norte, o que dá um percentual de 77,9% de africanos provenientes desta região. A seguir, a região de Angola, com 10 africanos, e, seguindo a mesma metodologia comparativa com os dados de Karasch, foram incluídos neste grupo de procedência angolana a região da atual Angola, ou seja, no caso analisado aqueles que foram identificados como Cassange (norte de Angola, oeste do Rio Cuango), Rebolo (norte de Angola, sul do médio Rio Cuanza) e Mossorongo (norte de Angola, margem sul do Rio Zaire), resultando num total de 30 pessoas, correspondentes a 12,3% do total de africanos embarcados no *Brilhante*. Somando estas duas

²⁵KARASCH, op. cit., p. 481-494.

regiões de procedência, resultam 220 africanos ou 90,2% do total, reforçando a ideia de que juntos, o Congo Norte e a região da atual Angola eram as regiões de origem da maior parte dos africanos importados para o Rio de Janeiro no século XIX²⁶.

De acordo como que foi discutido no capítulo anterior, as identificações étnicas feitas pelos agentes da Comissão Mista certamente não correspondiam à identificação que cada africano faria de si mesmo. Congo, Angola, Monjolo, todos estes nomes podem guardar uma grande gama de grupos étnicos, divisões que apenas os próprios africanos a eles pertencentes poderiam ter delineado. Entretanto, como já discutido anteriormente, foram estas as classificações e nomenclaturas que chegaram até nós, permitindo uma análise que, ainda que não contemple a totalidade das identificações e pertencimentos étnicos, pode servir a uma melhor compreensão dos movimentos do tráfico de africanos, das permanências culturais e das formas de vida, sociabilidade e resistência dos africanos no Brasil.

Com relação às suas faixas etárias, foi feita a seguinte tabela:

Africanos encontrados a bordo do Brigue-Escuna Brilhante, por idade ²⁷				
	Mulheres		Homens	
	nº	%	nº	%
0 a 10	4	33,3	11	18,3
11 a 15	8	66,7	49	81,7
15 a 20	19	90,5	109	72,2
21 a 30	2	9,5	42	27,8
Total	33	100	211	100

Tabela 2. Africanos encontrados a bordo do Brigue-Escuna Brilhante, por idade. Fonte: AHI, Lata 4, Maço 3.

Entre os africanos apesados, pode-se perceber que o número de homens supera e muito o número de mulheres: eles perfazem um total de 211, enquanto elas são apenas 33. A preferência por cativos do gênero masculino nos é apontada por Florentino como parte de uma lógica empresarial do tráfico de escravos na qual a maximização dos lucros era a meta, e a reprodução da mão de obra escrava se dava pelo tráfico, e não pela reprodução dos cativos em solo

²⁶Ibidem; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; BEZERRA, Nielson. *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clio, 2012.

²⁷ Os percentuais da tabela correspondem ao número total de africanos desembarcados.

brasileiro²⁸.

Robert Slenes sublinha que, nos séculos XVIII e XIX, o tráfico para as Américas proveniente da região de Angola e do Congo vinha de sociedades já integradas ao tráfico transatlântico. Isto significa que,

embora a fronteira escravista tenha avançado cada vez mais para o interior do continente, onde grande número de pessoas eram capturadas através da guerra, a maioria dessas pessoas, sobretudo as do sexo feminino, se destinava não à América, mas às regiões mais próximas à costa²⁹.

Para o Novo Mundo, eram encaminhados em sua maioria os homens adultos e jovens, atendendo a uma perspectiva ligada à forma como era feita a divisão sexual do trabalho nas Américas. Ali, os indivíduos do gênero masculino eram considerados mais adequados às tarefas árduas da lavoura, que demandavam além de força, vigor físico. Ainda dentro dessa lógica, os cativos deveriam estar prontos para engrossarem as fileiras de trabalho assim que chegassem à América, e deveriam poder ter sua força de trabalho aproveitada por mais tempo, o que fazia com que a preferência entre os cativos fosse por aqueles não tão jovens nem tão idosos que não pudessem trabalhar, mas também os mais jovens que fosse possível, a fim de terem maior “vida útil” na produção³⁰. Os africanos encontrados no *Brilhante* se encaixam nesta lógica, uma vez que, além de o número de homens superar em muito o de mulheres, o número de jovens do gênero masculino entre 15 e 20 anos corresponde a quase metade do total: 109 pessoas, ou 44,67%.

Mesmo após a identificação que permitiu tais análises, os africanos ainda permaneceram aguardando destino. Normalmente, durante o processo tanto os africanos como a tripulação permaneciam aguardando no interior do navio³¹. Neste caso, porém, o mestre do *Brilhante*, Antônio Jorge da Costa, foi enviado para o hospital no Rio de Janeiro em 11 de julho de 1838. João Antônio Corrêa e José dos Santos, passageiro e tripulante, respectivamente, também foram internados, estes com pneumonia. O passageiro Jozefino Antônio Corrêa também foi mandado

²⁸FLORENTINO, op. cit., pp. 50-60.

²⁹SLENES, Robert W. “Malungu, ngoma vem! África coberta e descoberta do Brasil”. *Revista USP*, vol. 12, pp. 48-67 vol 12. 1992, p. 57.

³⁰FLORENTINO, op. cit., pp. 53-54.

³¹MAMIGONIAN, op. cit.

ao hospital, mas escapou no caminho e nunca mais foi visto.

O documento que trata destes casos data de nove de outubro de 1838³², momento no qual Antônio Jorge da Costa ainda se encontrava internado. As investigações apontam para os irmãos Jozefino e João Antônio como dois dos responsáveis pela negociação dos africanos, apesar disto não ter sido provado. Eles foram apenas declarados culpados de transportar africanos, mas seu envolvimento com a negociação na África foi insinuado no processo³³. Os pedidos de internação entre os tripulantes de navios apresados e aguardando julgamento poderiam se constituir em uma estratégia para que eles deixassem de depor, atrasando o julgamento do processo³⁴. Não há como saber se os três estavam realmente doentes ou não, mas, no caso de Jozefino, sua fuga depõe contra sua doença e sua inocência.

Quanto aos africanos, a partir de documento relativo aos embargos do processo é possível saber que, pelo menos até 20 de junho de 1838, eles ainda se encontravam aguardando no navio. Nesse momento nos é informado que “he urgente não demorar por mais tempo o julgamento do Brigue Brillhante, afim de que não se agravem mais os inconvenientes que já soffrem os miseráveis Africanos, que se achão a bordo daquella Embarcação.”³⁵. Ao examinar os registros de suas cartas de emancipação, a data encontrada é de 30 de junho de 1838³⁶. Entretanto, eles só seriam cedidos a postos de trabalho em outubro daquele mesmo ano³⁷

Confinados ao restrito espaço do navio, os africanos estavam submetidos a condições insalubres de vida. Aqueles que ficavam doentes seriam tratados na Santa Casa de Misericórdia se o caso fosse grave. Caso não fosse, continuaria ali, convivendo com os outros africanos e africanas. O processo do *Brilhante* nos revela que, entre os meses de julho e outubro, 93 africanos foram encaminhados para o referido hospital. Destes, 77 saíram com vida, tendo sido internados entre os meses de agosto e setembro. Além deles, 16 africanos não resistiram às doenças e faleceram entre os períodos de julho e outubro, apesar de terem recebido tratamento na Santa Casa. Não há informação acerca dos males que os acometiam, mas a travessia atlântica, a escassez de alimentos e água limpa, aliados ao período de estada no navio ofereciam condições

³²AHI, Lata 04 Maço 03.

³³Ibidem.

³⁴RODRIGUES, op. cit., p. 174

³⁵AHI, Lata 04, Maço 03.

³⁶AN, códice 184, volume 3.

³⁷WILLIAMS, Daryle. *The Broken Paths of Freedom: The Africans of the Slave Ships Cezar and Brillhante, 1838-1865*.

mais que suficientes para ocasionar moléstias diversas.

Julgamento e condenação

Enquanto os africanos e africanas eram obrigados a aguardar no interior do navio, dono, mestre e contramestre do *Brilhante* enfrentavam julgamento. Os três pontos que norteavam a Comissão Mista e seus juízes eram: a nacionalidade do navio; se realizavam comércio de africanos na costa brasileira; se desse comércio participavam súditos brasileiros ou estrangeiros residentes no Brasil. Estas três questões foram exaustivamente examinadas durante todo aquele ano de 1838, gerando registros no processo e nos jornais da época³⁸.

A nacionalidade do navio foi prontamente atestada: o *Brilhante* havia sido construído nos Estados Unidos e adquirido por José Vieira de Mattos. Ficou provado que o registro da embarcação nacionalizava-a como brasileira. Além disso, o comissário alega que o *Brilhante*

*saiu deste porto para o de Angola em 5 de julho do mesmo ano, como prova o jornal do Comercio de seis do mesmo ano, e desde então tem sido empregado no tráfico ilícito de africanos para o Brasil tendo feito cinco viagens consecutivas nesse comércio sem entrar nesse porto, e sem que apresentasse passaporte de Porto algum brasileiro, onde tinha lícitamente entrado em todas estas cinco viagens, que fez ao Brasil*³⁹.

Sobre estas outras cinco viagens, não há maiores informações, tampouco sobre como os juízes da Comissão sabiam delas. O que conta no processo é que, em 1836, o navio recebeu um passaporte português que o autorizava navegar para África. Depois disso, dizem os comissários, todas as viagens que se seguiram foram em forma de contrabando.

Sobre a segunda questão, relativa ao comércio de africanos na costa brasileira, foi resolvida analisando o passaporte do navio. Nele, a comissão atestou que o navio

³⁸ O processo encontra-se em AHI, Lata 04, Maço 03. Além disso, em diversas edições do *Diário do Rio de Janeiro* (doravante DRJ) encontram-se menções ao processo de apreensão do *Brilhante*, inclusive uma pequena nota ironizando o fato de João Antonio Corrêa ter sido entendido como capitão do navio por conta de sua assinatura no rol de roupas sujas. DRJ, edição de 08/03/1839, p. 2.

³⁹ AHI, Lata 04, Maço 03: *Tem esta Comissão de decidir sobre o apresamento do Brigue Escuna intitulado Português, e chamado Brilhante empregado no comércio ilícito de africanos.*

Foi despachado em Loanda p Moçambique com escala pelo Rio de Janeiro em lastro, e pelos juramentos das tantas se vê que em Ambriz foram embarcados os escravos com que se dirigiram para o Rio de Janeiro. Este fato oferece considerações mui atendíveis, e que revelam mui positivamente o sinistro comércio da embarcação. É a primeira q se despacha com escala pelos portos do Brasil. É a primeira que sem ir ao porto do seu destino vai a um porto diferente receber carregamento para voltar com o mesmo passaporte para os portos da sua escala?!!. A irregularidade do passaporte mesmo mostra a fraude e simulação da navegação. O navio saiu de Loanda p Moçambique com escala pelo Rio de Janeiro em lastro, e o passaporte se acaba na escala, isto é, no porto da escala! O navio não tem (...)um passaporte para sua viagem redonda (...). Este fato demonstra também que o navio saindo em lastro, e apresentando-se no porto da sua escala com um carregamento de africanos tem uma evidente simulação; tem pessoa no porto da escala interessada no navio, e no carregamento, envolve dúvida, e suspeita bem fundada em seu procedimento.⁴⁰

O fato da embarcação ter ido a um porto diferente do que constava no passaporte (Ambriz) antes de se dirigir a seu destino (Moçambique) levou os comissários juízes a concluir que o objetivo principal dos tripulantes do navio era o comércio de escravos. Além disso, a comissão investigou e concluiu que a embarcação não possuía passaporte emitido em nenhum porto atlântico que o autorizasse a fazer viagem redonda⁴¹.

Já a terceira questão, sobre a nacionalidade da tripulação e do comandante, foi resolvida utilizando-se como prova uma carta escrita por Jozefino Antonio Correa, para sua esposa em 17 de janeiro de 1838, de Dois Rios, afirmando que ele viajaria dali dois dias para Ambriz e de lá para o Brasil novamente. Além disso, João Antonio Correa, outro dos irmãos, alegou em seu depoimento já estar em Angola no dia 17 de janeiro, sendo impossível para ele, então, ter saído de Dois Rios com seus irmãos. Entretanto, os comissários apontam que, no dia 12 de janeiro, João Antonio Correa estava no Rio de Janeiro, pois constava no Jornal do Comércio que os três irmãos, Jozé Miguel Correa, João Antonio Correa e Jozefino Antonio Correa, haviam embarcado da Corte para Itaguaí. Apesar de negar, João é apontado pela Comissão como sendo o capitão do brigue, uma vez que assinou uma lista de roupas suas com seu nome e o título de

⁴⁰ AHI, Lata 04, Maço 03: *Tem esta Comissão de decidir sobre o apresamento do Brigue Escuna intitulado Português, e chamado Brilhante empregado no comércio ilícito de africanos.*

⁴¹ O “tipo de percurso que aportava em diferentes portos e procedia a diferentes modalidades de comércio era conhecido com ‘viagem redonda’”. BEZERRA, Nielson Rosa. “‘Mosaicos da Escravidão’: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara”. Tese de Doutorado. Nieterói: UFF, 2010.

“Capitão do Brillhante” logo abaixo. A nacionalidade brasileira do capitão permite, então, a condenação do navio.

A sentença inicial foi dada em junho de 1838, e dizia que

declaram os mesmo Comissários Juizes estarem incursos os três cidadãos brasileiros José Miguel Correa, João Antonio Correa e Jozefino Antonio Correa no artigo primeiro da Convenção de 23 de novembro de 1826, e por isso julgam procedente a detenção do Brillhante, e o condenam com todos os seus aparelhos como boa preza do Brigue de Guerra de S.M. Britanica Wizard, e declaram emancipados os africanos existentes a bordo em número de 245 para serem postos a disposição do Governo Imperial, sendo em virtude da Convenção adicional de 28 de julho de 1817, e da de 23 de Novembro de 1826, artigo sétimo do regulamento anexo à primeira destas Convenções⁴².

Após tal sentença, o dono do navio tentou recursos e embargos, prolongando o processo. Em junho do mesmo ano, os africanos ganharam a condição de livres, e, em outubro, foram remetidos para a Casa de Correção. Apenas em 13 de dezembro de 1838 uma sentença final foi dada, mantendo a decisão de junho e determinando que o navio deveria ser vendido em pregão a fim de custear o processo e os gastos com os africanos.

Os então declarados africanos livres eram enviados para a Casa de Correção da Corte, a fim de serem distribuídos para postos de trabalho, públicos ou particulares⁴³. Ganhar a liberdade a partir da Comissão Mista tinha um significado especial no interior do sistema escravista brasileiro, por ser este um procedimento de liberdade muito distinto das manumissões que aconteciam após anos de trabalho escravo. No caso dos africanos livres o processo era inverso: a liberdade dada precedia um longo período de trabalho compulsório⁴⁴.

De acordo com a Lei de 1831, tais africanos deveriam ser imediatamente mandados de volta para a África. Porém, devido à lentidão na condução dos processos, vários africanos acabavam alojados na Casa de Correção da Corte, para aguardar uma decisão sobre o destino que

⁴² AHI, Lata 04, Maço 03: *Tem esta Comissão de decidir sobre o apresamento do Brigue Escuna intitulado Português, e chamado Brillhante empregado no comércio ilícito de africanos.*

⁴³ ARAUJO, Carlos Eduardo Moreira de. “Cárceres Imperiais. A Casa de Correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império, 1830-1861”. Tese de Doutorado em História. Campinas, UNICAMP: 2009.

⁴⁴ MAMIGONIAM, op. cit., p. 31.

suas vidas tomariam. Somente uma pequena parcela deles regressou à África⁴⁵. A sua maioria permaneceu no Brasil, e foi incorporada entre os trabalhadores compulsórios, primeiro em postos de trabalho do Estado, e posteriormente arrematados aos serviços de particulares⁴⁶. A inserção dos africanos livres na sociedade brasileira foi possível graças ao não cumprimento da Lei de 1831 (no tocante ao retorno deles para a África) e a possibilidade aberta pelo tratado de 1818 entre Portugal e Inglaterra, que permitia que os africanos aqui ficassem e fossem submetidos a um regime de aprendizado pelo trabalho⁴⁷.

Dessa forma, cada um destes africanos deveria cumprir um período de serviços equivalente a 14 anos (tempo este estabelecido pelo Alvará Real de 26 de Janeiro de 1818). Tal período serviria para se adequar à nova realidade de vida no Brasil, aprender os costumes brasileiros, a língua portuguesa e a religião católica, bem como se aperfeiçoar no trabalho e conseguir demonstrar capacidade de “viver sobre si”, ou seja, a capacidade de conseguir seu próprio sustento⁴⁸. Em 1834, o governo imperial emitiu um aviso permitindo que os serviços dos africanos livres fossem arrematados por pessoas de “probidade e inteireza” que residissem na Corte; no ano seguinte, tal decisão se estendeu a moradores de todo o Império⁴⁹.

Entretanto, sabe-se que os africanos que chegavam ao Brasil trazidos ilegalmente após 1831 viviam como trabalhadores compulsórios, apesar de serem livres de acordo com tal lei. Robert Conrad chama a situação legal destes homens e mulheres de “legalidade dúbia”⁵⁰. Os africanos livres viviam e trabalhavam com cativos e homens livres, trocando experiências, conhecimentos e formando redes de sociabilidade, para se adaptar a esta condição de vida tão peculiar que sua “liberdade tutelada” impunha⁵¹.

“A coisa mais captiva”⁵²: tutela, trabalho e liberdade dos africanos livres transportados pelo *Brilhante*

⁴⁵Ibidem, p. 22.

⁴⁶Ibidem, pp. 80-133.

⁴⁷MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005, p. 135.

⁴⁸MAMIGONIAM, op. cit. p. 52.

⁴⁹Ibidem, p. 24.

⁵⁰ CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁵¹MAMIGONIAM, op. cit., pp. 50-51.

⁵²*Marmota Fluminense*, 27 de dezembro de 1853, p. 4.

No momento do apresamento do *Brilhante*, os africanos livres já podiam ser arrematados por particulares, a fim de cumprir seu período de 14 anos de serviço sob a tutela destes. Dentre os 225 africanos sobre os quais existem informações, apenas oito não foram cedidos a particulares. Para o ano de 1839, nos registros da Polícia da Corte, existem dados sobre mortes dos africanos do *Brilhante*. Em menos de um ano após a cessão, quinze africanos já haviam morrido, sendo onze homens e quatro mulheres⁵³.

Não há informações relativas às causas de morte desses africanos, pois os registros não contemplam tal informação. Porém, através destes registros de mortes, tão próximos à data de chegada destas pessoas ao Império, é possível levantar algumas questões concernentes ao tratamento dado a estes africanos e aos meios como os concessionários poderiam tentar ficar com esses aprendizes sob a forma de escravos.

Declarar os africanos livres como mortos, utilizando-se para isso do corpo de algum escravo morto para fazer a troca, era estratégia comum entre concessionários de africanos livres. Afonso Florence aponta que, fazendo isso, o concessionário não precisaria mais pagar o salário anual do africano, ficando com um trabalhador escravo para o resto de sua vida. O lucro era altíssimo, pois o que estes concessionários pagavam de salário até o momento em que conseguiam fazer tal troca era um valor muito inferior ao preço de compra de um escravo⁵⁴.

Não há como saber se estes africanos realmente faleceram nesta época ou não, mas é possível levantar tais questões justamente por ser esta uma prática bastante comum, já evidenciada por Robert Conrad⁵⁵. A vida que se seguia para o africano que sofresse esse processo era devastadora. Ele sabia que era um africano livre e que deveria ter direito à emancipação final após cumprir seus 14 anos de serviço. Ele havia tido sua carta de emancipação em mãos ao ter seus serviços concedidos a um arrematante. E, provavelmente, ao ter sua carta retirada de seu poder, ele sabia que não conseguiria mais recorrer à justiça pedindo por emancipação final. Em resumo, ele sabia que seu horizonte seria de trabalho escravo pelo resto de sua vida, o que levava muitos a fugirem, como forma de resistência ao trabalho imposto.

⁵³ AN, códice 400. *Registro de escravos mortos*

⁵⁴ FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

⁵⁵ CONRAD, op. cit.

Foi possível conhecer em parte os destinos dos 225 africanos e africanas livres que constam da lista elaborada pela Comissão Mista, através do projeto *The Broken Paths of Freedom*, parte integrante do *The Spatial History Project*, da Universidade de Stanford. Este projeto mapeou os destinos dos africanos dos navios *Cezar* e *Brilhante*, identificando seus concessionários, moradia, fuga ou emancipação, com pouquíssimas exceções, disponibilizando tais informações online⁵⁶.

Entre os 225 africanos, somente quinze não permaneceram, no momento da cessão para o trabalho, na cidade do Rio de Janeiro. Destes, quatro foram levados para São João de Meriti, cinco para Niterói, dois para Itaboraí e quatro para Guaratiba. Na cidade do Rio de Janeiro, prevalecem as freguesias urbanas: São José, com 36 africanos; Santa Rita, com 9; Sacramento, com 50; Candelária, com 26; Santana, com 34; Glória, com 5; e Engenho Velho, com 1, totalizando 184 africanos e africanas⁵⁷. É importante ressaltar que o destino de 24 africanos é desconhecido. Os outros foram distribuídos para áreas da Corte fora do centro urbano, conforme o quadro a seguir:

Local	Número de africanos livres
-------	----------------------------

⁵⁶WILLIAMS, Daryle. *The Broken Paths of Freedom: The Africans of the Slave Ships Cezar and Brilhante, 1838-1865*.

⁵⁷ A divisão do Rio de Janeiro por freguesias foi retirada de SOARES, Luiz Carlos. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007, p. 374.

Colégio D. Pedro II	4
Praia de Botafogo	4
Praia do Flamengo	4
Pedregulho	3
Rio Comprido	3
Ordem Terceira de São Francisco da Penitência	3
São Cristóvão	1
Ilha das Cobras	1
Piraquera	1

Quadro 5. *Distribuição de africanos livres por localidade.* Fonte: WILLIAMS, Daryle. *The Broken Paths of Freedom: The Africans of the Slave Ships Cezar and Brillhante, 1838-1865.*

Dessa forma, percebe-se que a cessão para áreas urbanas predominou, assim como para arrematantes particulares. A vida urbana possuía particularidades e especificidades que diferiam, em muitos aspectos, da vida no meio rural. É importante ter isso em mente ao analisar estes africanos, uma vez que sua grande maioria passou todo o período de serviços no meio urbano carioca.

O Rio de Janeiro era, na primeira metade do século XIX, a maior cidade escravista das Américas, com a principal concentração de africanos. Mais de 65% dos escravos da província vivam em freguesias urbanas⁵⁸. Em 1849, 78.855 escravos e 10.732 libertos viviam nas freguesias urbanas do Rio de Janeiro, totalizando 89.587 pessoas⁵⁹. São quase 90mil pessoas que experimentavam ou já haviam experimentado a escravidão, tendo neste fator um ponto em comum, apesar de nacionalidades ou etnias diferentes. Destes, 80% pertenciam a nações da África Centro Ocidental⁶⁰.

⁵⁸ FARIAS, Juliana Barreto [et. al.]. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2006, p. 10.

⁵⁹ SOARES, Luiz Carlos. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007, p. 368.

⁶⁰ KARASCH, op. cit.

Os africanos e seus descendentes nos meios urbanos reinventavam suas identidades, cotidianamente, articulando as nações que lhes eram dadas no tráfico, as identificações produzidas pelos senhores e seu próprio entendimento de quem eram e a que grupo pertenciam. Nas cidades, essa troca se dava em torno de espaços religiosos como as irmandades, no mercado de trabalho e também em suas moradias, sendo influenciadas pelo contexto sociodemográfico ao redor. Este ambiente proporcionava trocas, sociabilidades, aprendizados, fugas, entre outras interações.

Os africanos do *Brilhante* estavam, então, em sua maioria, no efervescente meio urbano da Corte carioca. Entretanto, nem mesmo isso contribuiu para que um número expressivo deles conseguisse fugir, ou que conseguissem emancipação ao final dos quatorze anos de serviço: apenas doze deles fugiram e, dos 56 que conseguiram emancipação, nenhum a obteve ao final daquele período. A dinâmica vivida pelos africanos livres no meio urbano era, sem dúvida, diferente, mas a exploração de seus serviços para além dos 14 anos parece ter sido, também, a regra. Além destes, 88 vieram a falecer antes de obter emancipação ou fugir. Note-se que, para 69 africanos e africanas, não existem informações sobre o fim de seu período de tutela, tenha sido lista ele através de fuga, emancipação ou morte.

Em se tratando de fugas de africanos livres, pode-se dizer que eram comuns e largamente reportadas nos jornais da época. Fugir significava reinventar seu modo de vida, produzindo uma alternativa à condição de africano livre. Fugas podem ser entendidas, em muitos casos, como atos de resistência⁶¹, mas poderiam ser também tentativas de sobrevivência ou de melhora na condição de vida. “Havia muito de política nas decisões de escapar e como se manter protegidos, principalmente nas cidades”⁶². As fugas de africanos livres podem ser entendidas, também, como reinterpretações dos significados de liberdade e do tempo de tutela, uma vez que, ainda que se soubessem juridicamente livres, muitos destes africanos optaram por escapar, a fim de se tornarem verdadeiramente livres.

É através dos anúncios de fuga que pude conhecer (parcialmente) o destino de dois desses africanos trazidos pelo *Brilhante*: Cipriano Congo e Tadeo Congo. Isso foi possível graças ao método onomástico, pelo qual busca-se seguir os indivíduos encontrados nos navios através de

⁶¹ SCOTT, James. “Exploração normal, resistência normal”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, nº 5. Brasília, pp. 217-243, janeiro-julho de 2011.

⁶² FARIAS [et al.], op. cit. p. 25.

seu nome e características descritas nas fontes para, então, reconstruir suas trajetórias a fim de alcançar uma compreensão maior sobre os processos históricos que orientavam a vida de tais indivíduos.⁶³

Através da lista dos africanos encontrados a bordo do Brigue Brillhante, identifiquei Thadeo Congo, sem marcas corporais. Não se sabe sua idade. No jornal Diário do Rio de Janeiro, edição de 23 de dezembro de 1842, existe um anúncio que fala de Tadeo:

No dia 12 do corrente, fugio da casa da rua do Costa n. 50, um moleque africano dos aprezados no brigue Brillhante, de nome Tadeo, nação Congo, vestido com calça branca, e jaqueta de riscado escuro; mas depois foi visto com calça e jaqueta branca; quem d'elle der noticias na dita casa, ou a ellaconduzil-o, será gratificado; protestando-se contra quem o acoitar⁶⁴.

Thadeo foi identificado com o número 100 do carregamento do *Brilhante*. De acordo com o *The Broken Paths of Freedom*⁶⁵, ele foi cedido a Antonio Fernandes Vaz, residente na Freguesia de Santana, na Corte, continuando sob seus cuidados até a morte, em 1849. Entretanto, o anúncio atesta sua fuga em 1842. Como não há outros anúncios relacionados a ele, tampouco outras informações sobre sua fuga, pode-se deduzir que ele foi reavido por seu concessionário.

É interessante notar, contudo, que o anúncio da fuga de Thadeo data de 23 de dezembro, porém o africano havia escapado no dia 12 do mesmo mês. Farias *et.al* apontam que este tempo de espera entre a fuga e o anúncio era comum. Analisando anúncios deste tipo na *Gazeta do Rio de Janeiro*, os autores demonstram que, em 65% dos anúncios que possuíam data da fuga, aqueles que procuravam os cativos aguardavam de uma semana até quinze dias para fazer a publicação. Isto poderia significar que os senhores já estivessem acostumados com fugas por um curto período de tempo e, pelo lado dos escravos, essas fugas curtas poderiam ter como objetivo visitar parentes, participar de festejos ou trabalhar ao ganho para acumular alguma renda extra⁶⁶. Com relação aos africanos livres, não se sabe se o mesmo ocorria. Novas pesquisas sobre os anúncios de africanos livres nos jornais se fazem necessárias, para verificar tais questões.

⁶³GINZBURG, Carlo. “O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico”.in: *A micro-história e outros ensaios*.Lisboa: Difel, 1989, p. 169-191.

⁶⁴DRJ, 23/12/1842, p. 4.

⁶⁵WILLIAMS, op. cit.

⁶⁶FARIAS, [et al.] op. cit.,p. 28.

Além de Thadeo, existe Cipriano Congo, outro africano livre desembarcado no Brillhante que fugiu de seu concessionário. Cipriano não possuía marcas corporais, e foi identificado como rapaz. Mais informações sobre Cipriano Congo foram encontradas no jornal Diário do Rio de Janeiro, no seguinte anúncio:

Desappareceo do sitio da Boa Vista da Gavia, pelas 5 horas da tarde do dia 21 do corrente, um africano de nome Cipriano, nação Congo, ainda rapaz, estatura para mais da ordinária, organização coporea delgada, bastante retinto, rosto meio comprido, tem 2 dentes de cima limados, grandes orelhas, com camiza e siroula de algodão de Minas, o qual tinha sido apresionado ao brigue Brillhante, e foi concedido a Francisco Carvalho dos Passos para o educar religiosamente, e gozar dos seus serviços, como livre; e sendo pelo dito Carvalho applicado esse africano à lavoura no dito seo sitio, onde existia bem tratado, foi pelo seo feitos avisado do seo desaparecimento; e como possa acontecer que o dito africano fosse sedusido, ou apprehendido por alguém, que d'elle se queira servir, e talvez vendel-o; rogo a quem o encontrar haja de o conduzir à Praia de Botafogo n. 64: ou a quem souber onde elle exista acoitado, o vá denunciar à dita casa, ou sitio acima indicado, certo de que será generosamente gratificado; bem como protesta proceder criminalmente contra quem o seduzio, e contra quem o comprar, ou tiver em sua casa; visto que só ao dito Carvalho pertence a posse do dito africano, e o gozo dos seus serviços, como consta da sua carta de liberdade, n. 116, existente em seo poder⁶⁷.

O anúncio foi repetido em cinco de fevereiro do mesmo ano, o que significa que ele ainda não havia sido encontrado⁶⁸. O Diário do Rio de Janeiro ainda forneceu informações acerca do concessionário de Cipriano Congo, Francisco Carvalho dos Passos. Francisco era professor de primeiras e segundas letras e, no início da década de 1830, possuía seu próprio colégio situado em um primeiro momento na Rua do Espírito Santo, depois na Mata Cavalos⁶⁹. Além de Cipriano, Passos era também responsável por outros dois africanos livres: Ignacio Congo e Bento Congo. Ambos ficaram com Passos até adquirirem emancipação. O primeiro, em primeiro de abril de 1861; e o último, em 18 de setembro de 1854⁷⁰. Francisco também era responsável por outros africanos: Antônio Rebollo, recolhido em 1834 à prisão do Castelo⁷¹, e Luiz Moçambique,

⁶⁷DRJ, 25/01/1839, p. 2.

⁶⁸DRJ, 05/02/1839, p. 4.

⁶⁹DRJ, 26/07/1830, p. 3.

⁷⁰WILLIAMS, op. cit.

⁷¹DRJ, 14/01/1834, p. 2.

fugido de seu sítio em 1832⁷².

Além de professor, Francisco também foi convocado para ser Jurado da Câmara do Rio de Janeiro em 1835 e 1837, componente da mesa paroquial em 1847 e Fiscal da Freguesia da Lagoa Rodrigo de Freitas no período de 1836 até 1848 quando, já idoso e muito doente, foi substituído⁷³. As informações sobre o concessionário possibilitam a problematização acerca de quem eram esses arrematantes de africanos livres. Beatriz Mamigonian ressalta que a distribuição de africanos livres seguia critérios de prestígio social, e não de riqueza: “Os concessionários de africanos livres eram, na sua maioria, funcionários públicos, membros da elite política ou pessoas que o governo imperial resolveu recompensar.”⁷⁴ Através destas informações, percebe-se que Francisco atendia aos já citados requisitos de “pessoa de probidade e inteireza da corte”, necessários para arrematar africanos livres.

As fugas estavam, de acordo com Farias *et. al*, inseridas na experiência cotidiana dos cativos. Ao que indica a historiografia, também faziam parte das estratégias dos africanos e africanas livres⁷⁵. Farias *et. al* apontam que as fugas revelam tanto mecanismos de protesto como a constituição de comunidades e culturas na diáspora⁷⁶.

Além daqueles que fugiram, é possível problematizar também os africanos e africanas livres oriundos do carregamento do *Brilhante* que foram emancipados. Eles perfazem um total de 56 pessoas. Destes, nenhum foi emancipado aos 14 anos de serviço; 30 conseguiram emancipação entre 15 e 20 anos de serviços; 13, entre 21 e 25 anos; e outros 13, entre 26 e 30 anos de serviços⁷⁷. A partir dos dados relativos à emancipação destes africanos, pode-se concluir que o tempo médio de serviço dos africanos livres oriundo do carregamento do *Brilhante* foi de 21 anos, sete a mais do estabelecido pela lei de 1831.

Um destes africanos era Vicente, de nação Congo. Em outubro de 1838, os serviços de Vicente foram concedidos a João Pedro de Almeida. Este era, na década de 1830, uma pessoa de destaque na freguesia de Angra dos Reis. Até 1834, ele fora Coronel Chefe de Legião de

⁷²DRJ, 24/11/1832, p. 4.

⁷³DRJ, edições de 14/09/1835; 03/11/1837; 22/05/1847; 15/02/1836 e 20/05/1848, respectivamente.

⁷⁴MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres” in: FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 394.

⁷⁵No quarto capítulo deste trabalho, analiso casos de africanas livres que fugiram a fim de requisitar emancipação.

⁷⁶FARIAS, [et al.] op. cit., p. 32.

⁷⁷WILLIAMS, op. cit.

Guardas Nacionais na Ilha Grande, ano em que foi dispensado do posto⁷⁸ e eleito Deputado provincial do Rio de Janeiro⁷⁹. João Pedro era fazendeiro e negociante na Ilha Grande⁸⁰. Porém, ele não ficou com os serviços de Vicente por muito tempo: em 9 de janeiro de 1839, ele o passou ao Doutor Lourenço Caetano Pinto, que ficou com os serviços do referido africano até findar seu período de tutela, e além. Vicente cumpriu um total de 20 anos de serviço, seis além daquilo que sua condição jurídica impunha.

Além de Vicente, Lourenço Caetano Pinto recebeu a concessão de outro africano livre oriundo do *Brilhante*, Clemente Congo. Este ficou sob os cuidados de Lourenço até 1857, ano de sua emancipação. Ou seja, cumpriu 19 anos de serviço⁸¹.

Lourenço Caetano Pinto era juiz de direito na Corte, e atuou como Juiz de Órfãos interino durante o período de 1838 até 1840⁸². Uma de suas funções era fiscalizar os concessionários de africanos livres. Ou seja: não foi por falta de informação que ele deixou passar seis anos do prazo legal para a utilização dos serviços de Vicente e cinco dos de Clemente. É interessante notar que, ao mesmo tempo em que deliberava contra concessionários de africanos livres com uma conduta incorreta, a de não pagar o que deveriam pelos africanos ao Estado, ele manteve Vicente e Clemente como tutelados por um período maior do que aquele de 14 anos, que seria o correto.

Durante o período em que atuou como Juiz de Órfãos interino, Lourenço fez algumas deliberações a respeito de africanos livres. Ele ordenou, em 1840, que se retirassem os africanos livres do serviço de particulares que não estivessem em dia com os valores devidos ao Império pelos serviços dos mesmos⁸³. O artigo do jornal *Diário do Rio de Janeiro* no qual existe esta informação foi assinado sob o pseudônimo de *O Vallongueiro* e tem o intuito de denunciar, com escárnio, esta prática de Lourenço, pois insinua que talvez aqueles que ele chama de "grandes" (que seriam os grandes proprietários de bens) não precisassem pagar seus aluguéis atrasados referentes aos africanos livres. Se esta insinuação procede ou não, não se sabe. Porém, é fato que Lourenço Caetano Pinto ordenou a retirada do serviço de africanos de concessionários que não

⁷⁸*Correio Oficial*, edição de 12/07/1834, p.1

⁷⁹*Aurora Fluminense*, edição de 14/12/1834, p.1.

⁸⁰*O Sete d'Abril*, edição de 11/11/1834, p.5.

⁸¹ WILLIAMS, op. cit.

⁸²DRJ, edições de 14/07/1838, p. 2 e 11/05/1840, p.4, respectivamente.

⁸³DRJ, 11/05/1840, p.4.

pagassem o que era devido ao governo imperial.

Além de Vicente e Clemente, outros três africanos do carregamento do *Brilhante* ficaram sob os cuidados de Lourenço Caetano Pinto. Eram eles Candido Monjolo, que morreu em 1848; Marianna Angola, também morta em 1848; e Maria crioula, filha de Marianna, morta em 1844. Sobre estes africanos (e sobre Clemente) não foram encontradas mais informações, mas, para o caso de Vicente, encontrei o processo referente a seu pedido de emancipação.

Em julho de 1857, quando Vicente solicitou sua emancipação final, Lourenço não se encontrava em sua residência. Ele havia sido transferido para a Província do Espírito Santo, na qual foi Juiz de Direito entre 1856 e 1859⁸⁴. Por isso, quem autorizou pedido de Vicente em um primeiro momento foi a esposa de Lourenço, D. Roza Margarida Florim Pinto, que atestou a boa conduta de Vicente em carta que foi anexada aos autos do processo:

Este preto de nome Vicente he Affricano livre cujos serviços foram confiados em meu marido o Doutor Lourenço Caetano Pinto, e como tinha findado o seu tempo que marca a Lei, e elle me pessa licença para tirar carta de immancipação, eu a concedo. Rio de Janeiro 14 de Mayo de 1857. Por meu marido o Doutor Lourenço Caetano Pinto. D. Roza Margarida Florim Pinto.⁸⁵

Vicente já havia servido ao seu concessionário por cinco anos a mais do que deveria e, por isso, entrou com o pedido de sua emancipação por sua vontade, não esperando mais que seu arrematante a concedesse. Ele fez sua petição através do advogado José Antônio da Silva, sobre o qual não há mais informações, mas ele pode ser inserido no grupo daqueles advogados que buscavam usar as armas da lei para garantir liberdade aos africanos. Elciene Azevedo demonstra como a Lei de 1831, antes considerada por muitos como "letra morta" ou "para inglês ver", foi um instrumento político utilizado por muitos advogados para pleitear emancipação de africanos. A interpretação e o uso que os advogados faziam a favor dos africanos livres foi crucial para a emancipação de muitos deles⁸⁶.

⁸⁴ *Correio da Victoria*, edições de 15/02/1854, p. 01, e de 12/10/1859, p. 03.

⁸⁵ AN, GIF1 6 D 136 - *Pedido de Emancipação de Vicente, Congo*.

⁸⁶ AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos*. Campinas: UNICAMP, 2010.

O fato de Vicente ter pedido sua própria emancipação através da justiça é bastante significativo. Percebe-se, com isso, que ele possuía entendimento sobre seus próprios direitos. Azevedo demonstra que esse conhecimento se construía não só na relação entre os africanos livres e seus concessionários, mas também nas relações que eles estabeleciam com outros africanos. Vicente residia no meio urbano da Corte e, portanto, provavelmente tinha contato com outros africanos livres e cativos, sejam eles africanos ou crioulos, além de pessoas livres. Essas redes de sociabilidade criadas entre eles fortaleciam o desejo de liberdade, além de servirem de apoio para as petições de emancipação⁸⁷.

Apesar de sua condição jurídica estabelecer uma submissão social e suas condições de vida e trabalho serem muitas das vezes aviltantes, acredito que os africanos livres, assim como escravos e libertos, eram agentes de sua própria história⁸⁸. Eles foram capazes de agir para transformação de sua realidade, seja nas dinâmicas de suas redes de sociabilidade, seja nas ações jurídicas pleiteando emancipação, como já demonstrou uma agora vasta tradição historiográfica⁸⁹.

A liberdade final garantida pela lei após o cumprimento dos 14 anos de serviço não foi respeitada. Esse período foi estendido de tal forma que alguns africanos livres trabalharam por períodos muito mais longos do que este para seus concessionários⁹⁰. Porém, tais africanos – ou pelo menos uma grande parte deles – não esperavam que seus arrematantes ou o Estado lhes devolvesse a condição de libertos, como se constata pelos muitos casos de petições de emancipação de africanos livres depois de findo o período de 14 anos⁹¹. Muitos deles, percebendo que o tempo passava e seus senhores não lhes concediam a liberdade, informavam-se a partir de suas próprias redes de sociabilidade e davam início ao processo por iniciativa própria,

⁸⁷Ibidem.

⁸⁸CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

⁸⁹ Para esta questão, ver, entre outros, CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão. Ilegalidade e Costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J.M. de. *O Alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

⁹⁰MAMIGONIAM, “To be a liberated”... op. cit.

⁹¹SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes’: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n^{os} 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160; MOREIRA, “Liberdade tutelada”, op. cit. e “Os africanos livres, sua prole e as discussões emancipacionistas: As famílias e a administração dos descendentes de africanos livres na Fábrica de Pólvora da Estrela (Rio de Janeiro, 1830-1860)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n^{os} 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 161-200.

através do auxílio de um advogado ou curador⁹². A concessão da emancipação não era algo fácil, e os processos desenrolavam-se durante anos, mesmo que a lei garantisse a liberdade. De acordo com Maciel Silva, os africanos livres, ao entrarem com estes pedidos, estavam

*lutando contra algo que estava inscrito na própria sociedade escravista e que vinha a ser a visão de que os africanos eram perigosos para a ordem social, seja por seu potencial de resistência, seja pela incompatibilidade entre seu status de livre e a hierarquia escrava*⁹³.

Conceder a liberdade final aos africanos era, portanto, ir contra a lógica social estabelecida; por isso a dificuldade nos processos. Vicente teve de lutar contra tudo isto, mas com certeza seu desejo de liberdade era maior do que o temor acerca da possibilidade de falhar.

O processo referente ao pedido de emancipação de Vicente é bastante curto, mas nele existem alguns elementos que nos possibilitam a análise dos processos de emancipação de africanos livres como um todo. A necessidade de se comprovar bom comportamento, o pedido feito pelo próprio africano (através do curador/advogado) e o período de serviços superior aos 14 anos são alguns dos elementos comuns à grande maioria destes pedidos⁹⁴.

De acordo com Alinnie Moreira, não existia uma fórmula para os pedidos de emancipação serem aceitos, mas o bom comportamento era um dos elementos principais pelos quais os africanos livres poderiam comprovar que se encontravam aptos a ganhar liberdade⁹⁵. Afinal, através do bom comportamento eles poderiam se apresentar como pessoas aptas a viver por si mesmos, o que era, segundo a lei, o objetivo da tutela. Vicente possuía duas declarações de bom comportamento: a de D. Roza, apresentada acima, e a do marido dela, o Dr. Lourenço Caetano Pinto, concessionário do africano:

Attesto que o Africano livre Vicente, cujos serviços me forão confiados se conduziu sempre no regulamento, pelo que é merecedor de que se lhe conceda sua carta de emancipação, o que por ser verdade assim attesto.

⁹² FLORENCE, op. cit.

⁹³ SILVA, op. cit.

⁹⁴ MAMIGONIAM, “To be a liberated”, op. cit.; MOREIRA, “Liberdade tutelada”, op. cit.; CAÍRES SILVA, Ricardo Tadeu. “O resgate da Lei de 7 de novembro de 1831 no contexto abolicionista baiano”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n^{os} 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 301-340.

⁹⁵ MOREIRA, “Liberdade tutelada”, op. cit., p. 167.

*Rio de Janeiro, 28 de Dezembro de 1857. Lourenço Caetano Pinto*⁹⁶.

Esta declaração de Lourenço foi feita cinco meses depois do início do processo, que se deu em julho de 1857. Este segundo atestado de boa conduta e autorização de emancipação pode ter sido bastante significativo no processo de Vicente pois, como foi dito, Lourenço era, neste momento, juiz na província do Espírito Santo, mas já havia sido Juiz de Órfãos interino na Corte. Uma carta sua dizendo que um africano livre que lhe fora concedido era merecedor de liberdade poderia ter uma importância grande neste processo.

Vicente ganhou sua emancipação final em 26 de janeiro de 1858, vinte anos após ter sido concedido a seu primeiro arrematante, como mostra uma anotação na folha final do processo. Não se sabe qual rumo tomou depois disso, mas sua ocupação e residência continuaram a ser monitoradas pelo governo imperial, pois era esta a condição para a emancipação final de africanos livres⁹⁷. O final de seu processo não era algo compartilhado por muitos outros africanos livres, pois a maioria dos pedidos de emancipação era negado⁹⁸. A emancipação de todos os africanos livres do Império só ocorreu em 1864, mas é importante ressaltar que os africanos livres não deixam de existir jurídica ou socialmente a partir de 1864. Essa data marca o fim da regulamentação jurídica sobre o grupo, mas ele continua a existir, sobretudo porque é a partir de então que o Império, pressionado pelo governo inglês, começa a empreender esforços para localizar os africanos livres espalhados pelo país⁹⁹. Dez dos africanos do *Brilhante* foram emancipados em 1864, provavelmente por força desta determinação¹⁰⁰.

Quanto a isso, é pertinente ressaltar os casos de Manoel Congo e Raimundo Angola. Manoel, que havia chegado no Brasil no *Brilhante*, consta como cedido a João Gomes Loureiro e emancipado em 1846. Entretanto, Manoel continuou prestando serviços até 1865 para Maria Candida Loureiro. Já Raimundo, oriundo do mesmo navio, foi emancipado em 30 de agosto de 1855. Nesse mesmo dia, foi enviado para a Província do Paraná, onde continuou prestando serviços como africano livre até 1865, um ano após a emancipação de todos os africanos do Império e 27 anos após a concessão de seus serviços. Existem outros casos de africanos que

⁹⁶AN, GIF 6 D 136 - *Pedido de Emancipação de Vicente, Congo*.

⁹⁷MAMIGONIAN, "Revisitando"... op. cit.

⁹⁸SILVA, op. cit.

⁹⁹MOREIRA, "Liberdade tutelada"... op. cit., p. 232.

¹⁰⁰WILLIAMS, op. cit.

continuam servindo a seus concessionários mesmo após a emancipação. Eleutério Angola, emancipado em 1847, foi transferido de concessionário em 1848 e continuou prestando serviços até 1862. E Justo Miombe, emancipado em 10 de junho de 1848, transferido para um segundo concessionário no dia seguinte, para o qual prestou serviços até 1856. Estes casos ilustram perfeitamente a precariedade da liberdade no século XIX: mesmo emancipados, estes africanos tiveram de continuar prestando serviços como trabalhadores compulsórios. Sua condição jurídica de livres não foi respeitada.

Entretanto, a política de manutenção do trabalho dos africanos livres mesmo após o fim de seu período de tutela não foi algo premeditado, mas sim paulatinamente incorporado à política imperial, como ressalta Mamigonian. Segundo ela, "os africanos [livres] eram cada vez mais vistos como perigosos para a ordem social, por causa de seu potencial de resistência e por causa da incompatibilidade de sua condição jurídica com a hierarquia escrava"¹⁰¹. Ou seja, a exploração do trabalho de africanos livres se relaciona diretamente com o desejo cada vez maior que o governo imperial tinha de controlar essa parte de população, bem como a necessidade de mão-de-obra forçada para projetos de fronteira e obras públicas¹⁰².

Tornar livres os africanos introduzidos por contrabando ou alforriar escravos não significava deixá-los à vontade para escolherem seus destinos. Era necessário transformá-los em trabalhadores disciplinados e engajados em um projeto de nação socialmente agregada e sem conflitos¹⁰³. Afinal, como afirma Alinnie Moreira, "Garantir a liberdade e a inclusão dos africanos livres e sua prole poderia dar um péssimo exemplo para a população escrava que empreendia esforços para adquirir a liberdade"¹⁰⁴. Os africanos livres viviam e trabalhavam ao lado de cativos, criando laços afetivos, trocando informações e influenciando uns aos outros. Libertá-los poderia, segundo Moreira, ser um incentivo para que os escravizados também almejassem e pleiteassem sua liberdade.

Para além dos africanos livres que fugiram de seus concessionários e daqueles que foram emancipados, havia também aqueles que morriam durante o período de serviços. Este foi o

¹⁰¹MAMIGONIAN, "Revisitando"... op. cit., p. 400.

¹⁰²Ibidem, p. 404.

¹⁰³RODRIGUES, Jaime. "O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão" in: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial, volume II (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 318.

¹⁰⁴MOREIRA, "Liberdade tutelada", op. cit. p. 192.

destino de 88 africanos transportados pelo *Brilhante*. Supondo que todos eles realmente morreram, não tendo sido incluídos em alguma falsificação para que seus concessionários pudessem ficar com seus serviços sem o devido pagamento e a devida obrigação de emancipação após 14 anos, passo à análise dos dados relativos às mortes dessas pessoas.

Entre essas 88 pessoas, duas não possuem informação sobre a data da morte, e dezesseis vieram a falecer ainda no ano de 1838. Um desses africanos morreu ainda no depósito da Casa de Correção. Sete deles morreram na Santa Casa de Misericórdia, ainda no ano de 1838, provavelmente tendo sido levados do depósito para lá a fim de receber tratamento. Oito deles morreram menos de dois meses após serem cedidos a seus arrematantes. Entre os outros 70 que faleceram antes de receberem emancipação, verifica-se uma variação bastante grande no tempo de serviço. Alguns morreram no ano seguinte ao da concessão, em 1839. Porém, existe um caso de africano que cumpriu 23 anos de serviço e morreu sem conseguir sua liberdade. Calculando, assim, o tempo médio de vida destes africanos e africanas livres, cheguei a 9,7 anos, tempo bastante curto. Lembrando que a tutela estabelecida pela lei de 1831 era de 14 anos, tais pessoas não viveriam para ver a liberdade.

A insalubridade e as doenças eram uma constante na Corte. As epidemias eram frequentes e arrasadoras. A cidade era um local de grandes possibilidades; porém, era também um local onde a moradia era precária para aqueles com menos posses e as condições de salubridade eram muito ruins de uma maneira geral. Mary Karasch aponta que as principais enfermidades que acometiam os escravos eram doenças infectoparasíticas, como tuberculose, disenteria, varíola, tétano e malária, reumáticas e aquelas dos sistemas digestivo, respiratório e nervoso¹⁰⁵. A zona urbana do Rio de Janeiro era muito favorável à proliferação de doenças, e os escravos encontravam-se expostos a todos os tipos de moléstias vindos de todas as partes do mundo, trazidas nos navios e desembarcadas diariamente no porto fluminense.

Emancipados, fugidos, mortos. Cumprindo 15, 17 ou até 27 anos de serviço. Os destinos dos africanos livres que chegaram ao Rio de Janeiro no *Brilhante* não poderiam ser mais semelhantes ao de tantos outros em tantos outros navios. Justamente por isso, acredito que a análise aqui realizada nos permite conhecer um pouco mais sobre os africanos e africanas não só do *Brilhante*, mas de todos aqueles navios que desembarcaram africanos livres no Império.

¹⁰⁵ KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000.

A captura na África, a segunda captura pela Comissão Mista e o recebimento da condição de africano livre eram seguidas por uma vida de trabalho intenso. Os 244 africanos e africanas do *Brilhante* passaram este tempo, em sua maioria, no meio urbano da Corte. A seguir, no próximo capítulo, analiso um grupo que foi levado para um meio considerado rural, mas que se mostra uma localidade de confluências entre a corte urbana e o interior, serra acima. Este grupo foi levado para Magé, a fim de construir a estrada que ligava este município até a localidade de Sapucaia.

CAPÍTULO 3

Caminhos negros: vida e trabalho dos africanos livres na construção da estrada de Magé a Sapucaia

As instituições e obras públicas foram o primeiro destino dado aos africanos livres para que cumprissem seu período de tutela. Eles foram uma parcela muito significativa da mão de obra de estabelecimentos como a Casa de Correção da Corte, a Fábrica de Pólvora da Estrela, a Fábrica de Ferro São João de Ipanema, o Hospital da Santa Casa de Misericórdia, a Companhia Mineradora do Mato Grosso, a casa de instrução de indígenas no Amazonas, entre outras¹. A historiografia tem explorado como se dava o trabalho destes africanos livres nestas instituições; é possível conhecer, em grande parte, como eram suas relações nestes locais e como era a administração de seu tempo de serviço e relações de sociabilidade.

Além daquelas instituições, outro destino muito comum dado aos africanos livres era a cessão a particulares, como discutido anteriormente. A dinâmica criada por tais contratos de trabalho seria, então, diferente do que era experimentado por africanos cedidos às instituições. A historiografia vem revelando diversos trabalhos sobre as condições de vida e trabalho destes africanos cedidos a particulares². Porém, ainda é bastante desconhecido o emprego de africanos livres nas obras de estradas de rodagem, cessões públicas a companhias particulares, lideradas por homens de proeminentes posições sociais do Império.

¹ RODRIGUES, Jaime. “Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema”. *História Social*, nº 4/5, Campinas, SP, pp. 29-42, 1997/1998. MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005. ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. “Cárceres imperiais: A Casa de Correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional do Império, 1830-1861”. Tese de Doutorado em História. Campinas, SP, Unicamp: 2009. MOURA, Zilda Alves de. “Africanos livres no Mato Grosso: experiências familiares e trabalho”. Anais do 6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, UFSC. Maio de 2013.

²SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana ‘livre’ e a “corrupção dos costumes”: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160. FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002. MARQUES, Danilo Luiz. “Sobreviver e resistir: os caminhos para liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)”. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: PUC-SP, 2013.

Durante o século XIX, foram abertas muitas estradas na província do Rio de Janeiro, tais como a Estrada Normal da Estrella, a Estrada de Mangaratiba, a Estrada de Nova Friburgo a Cantagallo, a Estrada de Catagallo a Macahé, entre outras. Estas estradas eram construídas por empresas que ganhavam concessões do governo para realizar tais trabalhos³. Uma grande parcela destas empregou em sua mão de obra os africanos livres, cedidos a tais empresas pelo governo Imperial⁴. Em 1851, no Relatório do Presidente de Província, consta que

Tem sido postos pelo governo geral à disposição desta presidência [de obras públicas] 300 Africanos livres. Destes já se achão 50 na estrada da Bocaina dos Mendes, 50 na da Estrella, 20 na do Comércio, 17 na de Magé, 60 nas obras da capital. Os restantes vão ser distribuídos pelas outras estradas. Apenas morrêrão 11⁵.

Dessa forma, em apenas uma deliberação no ano de 1851, percebe-se que, de um total de 300 africanos livres, 229 foram remetidos para obras de abertura de estradas. Outros 60 haviam sido mandados para outros tipos de serviços na Corte, que poderiam ser a iluminação pública, a Santa Casa de Misericórdia, entre outros, enquanto “apenas” onze vieram a falecer. As empresas que se dedicavam à construção de estradas movimentavam, então, um grande contingente de africanos livres. Além disso, é interessante ressaltar que as obras de abertura, manutenção e conservação de estradas movimentaram um total de 582:076\$117 somente no ano de 1855⁶. Além de reunir um grande número de trabalhadores, a movimentação financeira era muito grande. Essa soma incluía estradas administradas tanto pelo governo provincial, como por companhias particulares.

Muitas dessas estradas estavam sendo construídas em locais afastados das autoridades responsáveis pelo trato com os africanos traficados e apreendidos, o que gerava uma dinâmica de

³ Guilherme Sedlacek explora a dinâmica de tais empresas na segunda metade do século XIX, através da Companhia Estrada de Ferro Therezópolis. Ver SEDLACEK, Guilherme Babo. “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do encilhamento em meio à política republicana fluminense (1890-1895)”. Dissertação de Mestrado em História, Rio de Janeiro, RJ, UFF, 2012.

⁴ Todos os Relatórios do Presidente de Província durante o governo Imperial tratam das aberturas de estradas. Analisando os relatórios dos anos de 1855 e 1864, percebe-se que a maioria delas contou com a mão de obra de africanos livres.

⁵ Relatório do Presidente de Província, 1851, p. 21.

⁶ Relatório do Presidente de Província, 1855, p. 75. As somas movimentadas pelas obras de estradas, comparadas aos gastos tidos pelas companhias responsáveis, podem oferecer um panorama interessante do papel que tais empresas tiveram na economia e no desenvolvimento brasileiros no século XIX. Entretanto, tal análise não cabe a este trabalho.

trabalho e vida bastante diferente daqueles que se encontravam nas áreas urbanas. Beatriz Mamigonian ressalta que o emprego de africanos livres em obras de fronteira ou em locais afastados dos centros urbanos serviria também a um propósito de controle⁷. Dessa forma, durante todo o século XIX, levar africanos livres para o interior seria, então, uma forma de mantê-los de certa forma longe das autoridades, o que geraria ainda mais autonomia dos concessionários e dirigentes de obras no trato com estes trabalhadores.

Novamente, a historiografia ainda possui uma lacuna no tocante a tais estradas, e não somente aos africanos nelas empregados⁸. Os trabalhos sobre estradas de ferro são numerosos⁹, e fornecem bases para o estudo das estradas de rodagem, anteriores àquelas. Tais caminhos eram bastante precários na metade do século XIX, pois

Tanto as estradas, cuja conservação se faz por arrematantes, como aquelas, em que esse serviço é feito por administração, chegaram a ficar, durante a estação chuvosa, no mais deplorável estado, sendo muito precários os resultados do trabalho para conservar livre o trânsito, que muitas vezes se tornou, além de incômodo, perigoso. A falta de solidez do leito das estradas, a ação quase permanente das chuvas, que foram demasiadamente abundantes, e o transitar continuado de tropas, e outros vehiculos inutilisaram todos os esforços¹⁰.

Como se vê, este é um parecer bastante geral sobre as estradas da província, não se tratando de nenhuma em específico. Entretanto, como Sedlacek aponta, as estradas ditas de rodagem construídas no século XIX nunca foram, de fato, de rodagem, se configurando mais como caminhos similares àqueles do ouro do século XVII, uma vez que apresentavam condições precárias que, muitas vezes, impossibilitavam a passagem de veículos. Apesar do grande investimento público, tais estradas se mantinham precárias e intransitáveis.

Entre estas estradas, estava a que foi construída entre Magé e Sapucaia, administrada pela

⁷ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. in: FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp.389-412.

⁸ Existem muitos trabalhos sobre os chamados caminhos do ouro, suas criações e seus desdobramentos. Porém, no que concerne às estradas de rodagem abertas após o período de intenso lucro aurífero, que, assim como aquela que aqui analiso, foram construídas através do uso de concessões públicas a companhias particulares, ainda se verifica a necessidade de mais estudos.

⁹ Como exemplo, ver. SEDLACEK, op. cit.

¹⁰ Relatório do Presidente de Província, 1855, p 75.

Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia, criada em 1836. A estrada serviria para ligar as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, através dos municípios de Sapucaia e Mar de Espanha. Magé e Sapucaia são municípios do estado do Rio de Janeiro, sendo o primeiro localizado no Recôncavo da Guanabara, região hoje conhecida como Baixada Fluminense.



Figura 2: Carta da Província do Rio de Janeiro, 1840, onde se vê, também, a Província de Minas Gerais.

Fonte: Cartografia, Biblioteca Nacional. ACR 012, 020, 030.

A distância entre os dois municípios pelas estradas atuais é de aproximadamente 103 quilômetros, passando pela atual cidade de Teresópolis¹¹. Contudo, ainda não foi possível determinar o trajeto da estrada como foi aberta no século XIX. Segue, então, um mapa a fim de

¹¹ A estrada atravessava Teresópolis na década de 1850, no seu caminho entre o Porto da Piedade e o Porto Novo do Cunha.

ilustrar a região e o caminho entre os dois municípios. Nele, existe também o município de Mar de Espanha, que faz divisa com Sapucaia, funcionando como ligação entre as duas províncias.

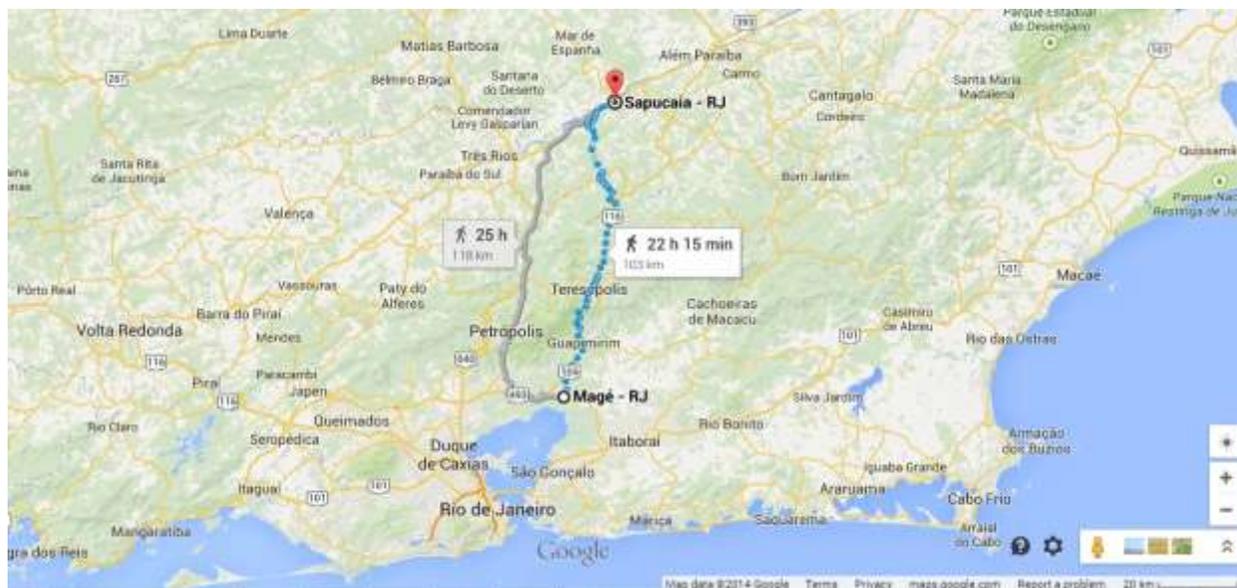


Figura 3 Caminho entre Magé e Sapucaia.

Fonte: maps.google.com

Entretanto, antes de discutir as questões relativas à estrada e aos africanos livres que nela trabalharam, se faz necessário examinar o município de Magé, do qual a estrada partia. É importante ressaltar que esta é uma análise geral, que visa dar um panorama sobre a região, e não um exame detalhado de todas as suas especificidades e contradições.

Produção de alimentos, escravos e negócios: contextulizando a sociedade de Magé que os africanos livres encontraram

O município de Magé, que se encontra nos fundos da Baía de Guanabara, região conhecida como Recôncavo da Guanabara, teve sua colonização iniciada ainda no século XVI. Na segunda metade do século XIX, a região hoje conhecida como Magé se dividia em duas áreas geograficamente distintas. A primeira, uma região de baixada, com clima quente e ocupação

mais antiga, dividida em três freguesias: Nossa Senhora da Piedade de Magé, São Nicolau do Suruí e Nossa Senhora da Ajuda de Guapimirim. A segunda, região serrana com clima ameno e ocupação mais recente, se dividia entre as freguesias de Nossa Senhora da Conceição de Aparecida¹² e Santo Antônio do Paquequer, esta criada em 1855 e que corresponde a grande parte do atual município de Teresópolis¹³.

No século XIX, a região de Magé destacava-se pela produção de alimentos vinculada à Corte, com um alto grau de especialização e mercantilização. Isso permitia uma acumulação de capitais que possibilitava a existência de senhores de escravos com grandes plantéis ao lado de agricultores pobres, muitas vezes sem terras ou escravos, numa diferenciação social que, de acordo com Antônio Carlos Jucá Sampaio, era em tudo semelhante daquela encontrada em áreas agroexportadoras¹⁴. Dessa forma, ainda segundo Sampaio, a Corte e o município de Magé formavam, na prática, um único mercado.

Sampaio destaca também que a produção de alimentos em Magé era voltada para o mercado interno, sendo que, entre 1850 e 1856, 57% dessa produção se concentrava na farinha de mandioca, expressando a continuação de uma tendência que, no século anterior, era comum a todo o Rio de Janeiro. Depois de 1856, ocorreu um aumento da concentração dos investimentos agrícolas na produção de mandioca, diminuindo-se a diversificação da cultura de gêneros agrícolas. Sampaio analisa as características gerais da comercialização da produção mageense, a fim de entender a influência exercida por uma estrutura mercantil na sociedade que se desenvolveu em Magé, sobretudo no tocante a seu perfil produtivo.

Dessa forma, o autor ressalta a facilidade de comunicação entre Magé e a Corte, que era feita através de diversos tipos de embarcações que saíam diariamente dos portos localizados nos fundos da baía em direção ao Rio de Janeiro, carregando a produção agrícola, bem como as pessoas que iam e voltavam da corte. Além disso, enfatiza o fato de a mandioca ser vendida pelo

¹² A freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Aparecida desligou-se de Magé em 1874, passando a integrar o município de Sapucaia. Tal freguesia tinha sua produção voltada para o cultivo do café. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “Magé na crise do escravismo: Sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888)”. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 1994, p. 10. Aparentemente, antes de passar a integrar o município de Sapucaia, parte da freguesia de Aparecida formou o Curato de Sapucaia. *Almanak Laemmert*, 1861 e 1862.

¹³ SAMPAIO, op. cit., p. 10.

¹⁴ *Ibidem*, p. 12.

mesmo preço, tanto na cidade do Rio de Janeiro, como em Magé, como consequência da facilidade de comercialização gerada pela comunicação estreita entre os dois municípios.

As estradas e caminhos da região, como a estrada de Magé a Sapucaia, objeto deste capítulo, foram elementos que possibilitaram a ligação com a Corte. Além disso, a Baía de Guanabara servia como importante elo, através das embarcações de todo o tipo que a percorriam. Nielson Bezerra já apontou a importância dessa ligação marítima entre os fundos da baía e a Corte no transporte de produtos¹⁵. Em Magé, na década de 1850, o Porto da Piedade, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Aparecida, era um dos locais de onde saíam tais viagens. Três vezes por semana, uma barca particular de propriedade da firma de Luiz Moritz Sohn fazia a travessia da Piedade para a Corte, ao custo de 1\$500 a pessoa livre e 1\$000 o escravo, e da Piedade para Paquetá, a custo de 1\$000 a pessoa livre e \$500 o escravo. A empresa possuía também “três faluas empregadas no serviço do porto”¹⁶. Além disso, existia o serviço de barcos entre São Nicolau do Suruí e a Corte. Em 1859, eram 16 barcos. Passaram a 17 entre 1860 e 1863, e em 1864, o serviço contava com 15 barcos¹⁷.

Entretanto, apesar de ressaltar o caráter mercantil da região, bem como a comunicação estreita e cotidiana com a corte, Jucá Sampaio argumenta durante todo o seu trabalho que Magé se configurava como uma sociedade tipicamente agrícola. Tais características apontam para uma região que recebia muitas influências urbanas, o suficiente para influenciar sua formação social e transformar seu caráter agrícola. Some-se a isso o fato de que o Recôncavo da Guanabara foi um importante local de passagem das mercadorias que eram transportadas entre o interior serra acima e o litoral¹⁸.

Assim, como Nielson Bezerra aponta, a Baixada Fluminense era um espaço privilegiado de confluências econômicas, sociais e culturais entre os espaços rural e urbano. Bezerra analisou as vilas de Iguaçu e Estrela, examinando as trocas culturais e econômicas que aconteciam entre o Recôncavo e a Corte, que influenciavam na variabilidade nas relações sociais que permitiam diferentes graus de autonomia para a população escrava, bem como uma diversificação maior em

¹⁵ BEZERRA, Nielson. “Marinheiros e barqueiros africanos no Recôncavo da Guanabara, século XIX”. *Revista Recôncavo*, ano 1, nº 1, agosto-dezembro de 2011, pp. 4-19.

¹⁶ *Almanak Laemmert* (doravante AL), 1854, p. 86.

¹⁷ AL, edições de 1859, p. 83; 1860, p. 87; 1861, p. 169; 1862, p. 188; 1863, p. 147 e 1864, p. 335.

¹⁸ BEZERRA, Nielson. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro (1833-1888)*. Niterói: EdUFF, 2008, p. 20.

suas atividades¹⁹. As análises de Bezerra e Jucá Sampaio, apesar de distintas nos métodos e abordagens, tem em comum que ambos percebem que a formação social das regiões analisadas se deu de forma complexa, com agentes sociais heterogêneos em contatos marcados por conflitos e tensões, mas também por interações e negociações. Dessa forma, julgo pertinente admitir que o conceito de confluências pode ser utilizado para a região de Magé, uma vez que, assim como Iguazu e Estrella, era um município fisicamente próximo e economicamente conectado com a Corte. A estrada de Magé a Sapucaia, objeto de análise deste capítulo, se tornaria mais um elemento que uniria a região do recôncavo com outras áreas da província, como será abordado mais adiante.

Como forma de vislumbrar a situação de Magé, buscou-se entender um pouco mais da formação social daquele município. Assim, utilizando o *Almanak Laemmert*, foram construídos os quadros que seguem:

Freguesias da região de Baixada – Magé, Século XIX																
Ano/ Categoria	1848	1849	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
Negociantes	14	14	3	5	4	6	2	3	4	10	32	17	32	42	37	35
Proprietários	11		1		4	4	4	4	4	4	11					
Fazendeiros e Lavradores	39	30	-	-	-	-	-	-	-	18	49	27	27	39	39	37
Negociantes e Proprietários	-	-	10	13	18	18	12	12	10	15	-	-	-	-	-	-
Fazendeiros	-	-	31	50	61	60	51	50	49	33	17	17	23	22	20	21

Quadro 6. *Freguesias de Piedade, Suruí e Guapimirim.* Fonte: Almanak Laemmert, anos 1848 até 1864

Freguesias da região serrana – Magé, Século XIX																
	1848	1849	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
Negociantes	-	-	-	6	4	4	4	-	6	16	29	26	27	28	28	30

¹⁹ Idem, pp. 32-39.

Proprietários de terrenos	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Fazendeiros e Lavradores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-
Fazendeiros	-	17	29	29	24	24	23	38	46	68	95	91	34	47	47	134
Proprietários	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42
Principais fazendeiros de café	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Quadro 7. *Freguesias de Aparecida, Paquequer e o Curato de Sapucaia.* Fonte: Almanak Laemmert, anos 1848 até 1864

Cabe aqui explicar os critérios utilizados na construção destes quadros, bem como a fonte selecionada. Antes disso, convém ressaltar novamente que a análise aqui feita é superficial, buscando apenas delinear o contexto encontrado pelos africanos livres ao chegarem ao município de Magé. Os dados acima foram retirados do *Almanak Laemmert*, uma publicação anual feita a pedidos, que contava com informações das mais variadas, como listas de agricultores, autoridades políticas, informações sobre obras públicas, educação, entre outras. Tais informações provinham de particulares, que pagavam pela publicação. No tocante a Magé, encontrei listas de vereadores da câmara municipal, médico, boticários, corpo da guarda, entre outras. Selecionei apenas aquelas informações de pessoas ligadas à produção e venda de alimentos, no caso negociantes, proprietários, fazendeiros e lavradores. Como Rubens Machado aponta ao trabalhar com esta mesma fonte – porém relativa ao município de Iguassu –, é muito difícil determinar quais os limites de cada categoria. Se era possível colocar, em algumas situações, fazendeiros e lavradores no mesmo grupo, por que em outras eles apareciam em grupos separados? Por isso, os quadros mostram as categorias exatamente como o *Almanak* as dividiu.

Quanto às datas, intencionei fazer tal levantamento para todo o período de existência da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* compreendido no objeto deste estudo, que seria de 1836 a 1864. Entretanto, isso não foi possível, pois o primeiro Almanak data de 1844, e somente a partir de 1848 foram encontradas informações para o município de Magé. O ano de 1850 foi

omitido dos quadros por não apresentar a divisão por freguesia, contando apenas com números totais.

Analisando os dados acima, percebe-se que as freguesias de região de baixada, que eram de ocupação mais antiga, concentravam os negócios voltados para o comércio. Apenas em um ano, o de 1860, o número de negociantes foi superior na região serrana, mas isso pode se dever também à natureza da fonte: Machado ressalta que, muitas vezes, os anunciantes não figuravam no *Almanak* em um determinado ano, vindo a aparecer novamente nos anos seguintes²⁰. Isso poderia ser devido ao pagamento da publicação apenas após seu fechamento, a um momentâneo desinteresse, entre outros fatores.

É importante ressaltar que a região de baixada também concentrava um grande número de agricultores, sejam eles classificados como “fazendeiros”, “lavradores” ou “fazendeiros e lavradores”. A década de 1850, que, como será abordado mais adiante, foi aquela que testemunhou a chegada dos africanos livres na companhia, representou um aumento no número de fazendeiros, que chegaria a seu ápice em 1862, com 51 deles. Neste mesmo momento, aumentam também os números de fazendeiros e de negociantes nas freguesias da região serrana, chegando ao número de 95 em 1859 e 134 em 1864. Este aumento pode ser interpretado como algo que iria contribuir para a emancipação desta região do município de Magé: a freguesia de Aparecida, com o Curato de Sapucaia, passou a integrar o município de Sapucaia em 1874, e em 1891 a freguesia do Paquequer passou a constituir o município de Teresópolis.

O quadro 2 nos dá uma interessante informação sobre o número de proprietários de terras na região serrana. Eles são inexistentes até 1864, quando surgem com um número de 42. É importante ressaltar que todos eles são do curato da Sapucaia. Aqui cabe um parêntese: como já apontado, as categorias criadas pelo *Almanak* são de difícil interpretação. Por que fazendeiros estão separados dos proprietários de terras? Será que todos os fazendeiros anunciantes são arrendatários, não possuindo nenhuma terra? Assim, a categoria de “proprietários” a qual ora se refere pode representar, entre outras coisas, pessoas que possuíam terras e as arrendavam, ou que ainda não as ocupavam com plantações. O que ressalta-se aqui é que, em 1864, apenas dois anos após o Curato de Sapucaia figurar no *Almanak* como uma região distinta, 42 novos proprietários de terras surgem, juntamente com 60 fazendeiros e 17 negociantes. Parece, e isso com certeza

²⁰ MACHADO, Rubens Mota. “O Sítio Morro da Saudade: Práticas de Arrendamento e Redes de Sociabilidade nas Freguesias de Marapicu na Segunda Metade do Oitocentos”. *Revista Recôncavo*, vol. 4, no 6, 2014, pp. 42-57.

carece de estudos mais específicos, que a região já sinalizava sua emancipação. Em 1872, no Censo Imperial, a região é listada como Santo Antônio da Sapucaia²¹.

Ainda relativo ao quadro 2, é interessante notar que, em 1848, figuram 17 pessoas como “principais fazendeiros de café”. Estes 17 se concentravam na freguesia de Aparecida que, como Sampaio aponta, era voltada para tal cultivo. Na década de 1860, as publicações do *Almanak* apontam que a freguesia possuía “grandes estabelecimentos (...) de cultura de cafés, nos quaes occupa para mais de quatro mil braços”²². Dessa forma, os cafeicultores podem figurar no quadro, mas nas categorias de fazendeiros ou outras.

A sociedade mageense era, de acordo com Sampaio, altamente hierarquizada, onde uma elite agrária possuía o virtual monopólio da terra e da riqueza, e onde a parte principal da produção cabia aos escravos. Tal elite agrária encontra-se representada, ao menos em parte, nos dados retirados do *Almanak Laemmert*. Se somados os números de fazendeiros, proprietários, negociantes e lavradores, não chega-se a um total de 300 pessoas, nem mesmo em 1864, ano no qual mais destes figuravam no *Almanak*. Em 1856, a população mageense era de mais de 13 mil, e em 1872, ano do censo, Magé contava com mais de 18 mil pessoas²³. Menos de 300 delas figuravam na lista de produtores e negociantes.

Sampaio analisou a escravidão naquela região na segunda metade do século XIX, período que compreende parte dos trabalhos de abertura da estrada e que, como será abordado, foi o momento no qual os africanos livres que aqui analisarei lá chegaram. Sua análise é muito mais quantitativa do que qualitativa, não entrando nas questões relativas à vida cotidiana dos cativos, ou seus laços de solidariedade, suas resistências e lutas, uma vez que seu objeto era outro. Entretanto, ela é importante para entender a distribuição dos cativos naquela região, bem como os movimentos populacionais feitos por eles.

Sobre a distribuição dos cativos nos plantéis, o autor ressalta que “enquanto menos de 10% destes viviam em plantéis com 1 a 5 cativos, mais de 50% estavam em plantéis com mais de 20 escravos, sendo que se levarmos em conta apenas os plantéis com mais de 30 (...) teremos até 52,30% do total de cativos”²⁴. Portanto, continua o autor, a distribuição de escravos por plantel

²¹ Censo Imperial de 1872. Disponível em <http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/pop72/index.html>

²² AL 1860, p. 89.

²³ Ver Tabela 1, logo a seguir.

²⁴ SAMPAIO, op. cit., pp. 121-122.

em Magé era diferente de todas as outras áreas especializadas em produção de alimentos, assemelhando-se àquela de áreas agroexportadoras, e, por isso, um fenômeno interessante ocorreu após 1850, com o fim do tráfico de escravos: a reprodução endógena da população cativa do município.

Participação absoluta e relativa de cativos e livres na população mageense (1850-1872)						
Condição	1850		1856		1872	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Livres	6683	49,09	7653	57,01	11319	60,41
Escravos	6930	50,91	5770	42,99	7418	39,59
Total	13613	100	13423	100	18737	100

Tabela 1. Participação absoluta e relativa de cativos e livres na população mageense (1850-1872). Fonte: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Magé na crise do escravismo: Sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888)*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 1994, p. 135.

A tabela acima mostra a evolução da população do município de Magé durante boa parte do século XIX. Nela, percebe-se o aumento total da população durante o período, bem como o crescimento da população escravizada entre 1856 e 1872. Através da análise de inventários e de alguns registros de venda de escravos, Sampaio concluiu que tal aumento se deu através da reprodução endógena. Dessa forma, a população de ascendência africana na região de Magé possuía, naquele momento, uma razão de masculinidade equilibrada, em parte decorrente desta forma de reprodução, mas também decorrente da venda de parte dos escravos do sexo masculino no tráfico interno²⁵.

Tal forma de reprodução da população cativa gerava consequências interessantes. A formação de famílias era uma delas e, conseqüentemente, a formação e ampliação de redes de sociabilidade e solidariedade que, como aponta Slenes, tinham como base a família escrava²⁶. A formação de tais redes teria um papel importante na vida dos africanos livres confiados à estrada de Magé. A estrutura social que eles encontraram na região teria, sem dúvidas, um impacto muito grande na forma como eles poderiam se organizar e formar seus laços de solidariedade e sociabilidade.

²⁵ Ibidem, p. 144.

²⁶ SLENES, Robert Wayne Andrew. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava*. Campinas, Unicamp: 2011.

Subindo a serra: a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, seus acionistas e negócios

Em 20 de junho de 1836, a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* foi oficialmente criada e o início das obras, autorizado. Seu trajeto deveria ser do Porto da Piedade, em Magé, até Sapucaia, finalizando em uma ponte a ser construída sobre o Rio Paraíba, nas proximidades de Mar de Espanha, hoje um município de Minas Gerais.

Pela lei nº 36 de 6 de maio de 1836 foi o governo autorizado para contractar com Francisco Leite Ribeiro a abertura de uma estrada, que conduzisse de Magé ao rio Parahyba, com direcção pelas proximidades do lugar denominado - Mar de Hespanha -, de maneira que prestasse commodo transito a carros, e seges, conservando-se sempre enchuta, e sem atoleiros, devendo ficar concluida dentro em 8 annos da data do contracto; gosando o empresario, em compensação de suas despesas, por si e seus successores, do privilegio de cobrar nas barreiras, que estabelecesse, cujo numero seria fixado no contracto, as taxas de passagem, que bem lhe parecesse exigir, pelo numero de annos, que no mesmo contracto se estipulasse, que nunca seria menor de 60, nem maior de 100; podendo só principiar esse cobrança depois que a estrada fosse declarada pelo governo de todo concluida, correndo d'essa época em diante o tempo do privilegio.²⁷

Francisco Leite Ribeiro era, neste momento, um dos dirigentes da Companhia, juntamente com seu irmão, o Coronel Custódio Ferreira Leite²⁸. Guilherme Sedlacek demonstra que os acionistas dessas companhias que dirigiam obras de abertura de estradas possuíam um poder muito grande na política local, o que lhes possibilitava a prorrogação de prazos e a captação de verbas, entre outros benefícios²⁹. Dessa forma, não é impossível se pensar que esse poder político também tenha influenciado a concessão de africanos livres para este tipo de obra, uma vez que, como já discutido, a cessão do trabalho destas pessoas era feita baseada em critérios de prestígio social³⁰. Em novembro de 1836, Francisco Leite Ribeiro apresentou uma

²⁷ Relatório do Presidente de Província de 1846, p. 33.

²⁸ SEDLACEK, op. cit., p. 29.

²⁹ Ibidem.

³⁰ MAMIGONIAN, op. cit.

representação ao governo, solicitando a permissão para associar outros à empresa, o que lhe foi concedido³¹. Mais adiante, outros homens de negócios com prestígio social e político se uniram a esta empreitada, como o Barão de São Gonçalo.

Nessa década de 1830 e no início da década de 1840, os trabalhos começaram pelo melhoramento de uma estrada que já havia na região. Porém, o relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro nos diz que as obras da estrada começaram "sem plano, nem direção de um engenheiro, e sem se terem feito convenientemente os importantes trabalhos de exploração na serra (...)"³². Isso teria feito com que não se obtivessem avanços na abertura da nova estrada. No mesmo relatório consta que os empresários que investiam na estrada recorreram à Assembleia Legislativa Provincial e, com isso, obtiveram a concessão de um aumento do prazo em dois anos. A estrada, que deveria ser concluída em 1844, teve seu prazo prorrogado, então, para 1846. Além disso, os acionistas da estrada ganharam nesse mesmo momento o direito aos lucros gerados por quatro loterias, a fim de custear parte dos trabalhos³³.

Porém, estas medidas não foram suficientes. Das quatro loterias que deveriam correr em 1844, somente uma foi feita. Em 1845, a companhia alegava estar com graves problemas financeiros a ponto de dissolver-se e, por isso,

*recorreu ao governo, por intermédio da junta administradora da obra, em 26 de abril do anno passado [1845] (...) pedindo a concessão da construção de uma barreira, na fôrma permitida no contracto (...) visto que a companhia se via na necessidade de fazer grandes despesas com a nova direção da estrada, tendo perdido avultadas sommas com a direção errada, que levou, e a não ser ajudada pelo governo se dissolveria*³⁴.

Os empresários pediam a autorização para estabelecer uma barreira no lugar chamado Serra do Couto, através da qual a companhia arrecadaria dinheiro para o término das obras. Além disso, eles pediam uma nova prorrogação do prazo, alegando que não seriam capazes de terminar a estrada até o fim do ano de 1846. O prazo foi estendido, mas não se sabe qual foi a nova data

³¹ Relatório do Presidente de Província, 1846, p. 34.

³² Idem, 1846, p. 33.

³³ *Diário do Rio de Janeiro*, edição de, 05/03/1846, p. 2. SEDLACEK, op. cit., p. 34.

³⁴ Relatório do Presidente de Província, 1846, p. 34.

limite estabelecida para a conclusão das obras³⁵. Em 24 de maio de 1845, a barreira na Serra do Couto foi autorizada, mas a companhia deveria, em troca, “dar na parte feita livre e seguro trânsito desde o porto da Piedade até a Ponte da Sapucaia”³⁶ até a conclusão das obras.

Neste mesmo ano de 1846, o relatório do presidente da província informa que, em visita ao percurso da estrada, era possível notar “a prosperidade, que ella já está trazendo ao município de Magé, pelo grande concurso de tropas, que por ella vi descer, e subir”³⁷. Assim, a estrada de Magé a Sapucaia contribuiu para esta dinâmica, uma vez que proporcionou o trânsito de diferentes atores sociais, bem como trouxe a presença de trabalhadores, administradores e diferentes investimentos.

Percebe-se até agora que os primeiros anos da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* foram bastante turbulentos. Em artigo do jornal *Diário do Rio de Janeiro* do dia 13 de setembro de 1847³⁸, um dos acionistas (que assina como *Um dos accionistas effectivos*) denunciava que a companhia não possuía estatutos aprovados, tampouco fazia a devida prestação de contas. Ele alegava, também, que a companhia não possuía estabilidade econômica³⁹. É interessante notar que, mesmo com alegações de dificuldades financeiras e má administração, a *Companhia* continuou a ganhar concessões públicas. Isso leva a pensar que tais alegações poderiam não corresponder à realidade, servindo a um propósito de, como Sedlacek argumenta⁴⁰, continuar ganhando benefícios do governo imperial, como loterias e permissões para construir barreiras. Não foram encontrados os balanços de receitas e despesas da companhia, que permitiriam averiguar melhor tais informações.

A renda da já citada barreira aliada à concessão de duas novas estradas, de menor trajeto e, portanto, mais fácil administração, contribuíram para o fortalecimento da companhia, que se concretizaria na década de 1850⁴¹. Em 1847, os diretores da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* assinaram um contrato

³⁵ Relatório do Presidente de Província, 1846, p. 35.

³⁶ Idem, 1846, p. 34.

³⁷ Idem 1846, p. 35.

³⁸ DRJ, 13/09/1847, p. 2

³⁹ Os estatutos da companhia só seriam aprovados em 1861. Senado Federal, Decreto nº. 2.837 de 23 de Outubro de 1861. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=68775>. Acesso: 03/11/2013.

⁴⁰ SEDLACEK, op. cit., p. 36.

⁴¹ Ibidem.

*pelo qual ella se obrigou a concluir a estrada dos Tres Corregos até o Porto Novo do Cunha, e a fazer dentro do prazo de três anos, o atalho da freguezia da Conceição do Sumidouro do Paquequer, ao lugar denominado 'Antonio dos Santos' a encontrar a dita estrada, com todas as pontes, pontilhões e boeiros necessários, e também a conservar e a ter em estado de livre transito tanto a estrada como o atalho*⁴²

Em troca, a companhia recebeu os serviços de trinta africanos livres pelo espaço de oito anos. Findo este período, a empresa deveria entregar tanto os africanos como a estrada à Província. Entretanto, a companhia não poderia estabelecer nenhum tipo de barreira na estrada do Porto Novo do Cunha. Não consta o valor recebido para a construção de tal estrada.

Sobre estes trinta africanos livres, não há notícias. Não são conhecidos seus nomes, idades, nações ou qualquer outra informação. Entretanto, são eles os primeiros trabalhadores desta categoria que sabe-se terem sido concedidos à *Companhia*. Alguns anos depois, 81 africanos e africanas livres foram enviados às obras da estrada de Magé a Sapucaia, e será a partir deles que a análise deste capítulo irá se basear.

Em relatório entregue ao Presidente da Província em 1853, o diretor da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* apresentava as obras feitas durante aquele ano nas estradas sob sua administração. Uma ponte suspensa, feita de ferro, sobre o Rio Paraíba, avaliada em “mais de 6:000\$000”; a conclusão da picada de Petrópolis até a Fazenda Santa Catharina, na Freguesia de Paty do Alferes; a abertura do caminho da estrada em largura suficiente para dar trânsito a animais. Em contrapartida, foi feita a recomendação de que se use os serviços dos africanos livres na conservação e melhoramentos em geral da estrada⁴³.

Sedlacek aponta que, embora a companhia estivesse em franco crescimento neste momento, como se pode constatar a partir dos crescentes investimentos em novas obras, os relatórios continuam a apontá-la como uma empresa que necessita de ajuda do governo para continuar existindo. O autor argumenta que tal discurso faria parte de uma estratégia, ou projeto de hegemonia, que legitimaria o constante auxílio por parte do poder público aos acionistas de empresas, membros de classes dominantes⁴⁴.

⁴² Relatório do Presidente de Província, 1851, p. 20. Na parte de Anexos deste trabalho constam alguns mapas que mostram algumas das localidades por onde a estrada passava.

⁴³ Relatório do Presidente da Província, 1853, p. 78.

⁴⁴ SEDLACEK, op. cit., p. 36.

Assim, as concessões feitas à companhia continuaram. Em 1855, ela ganhou a concessão para a administração do canal de Magé, no qual a empresa deveria realizar obras e melhoramentos para que nele navegassem vapores. Em troca, a companhia teria os direitos e os lucros sobre tais vapores durante trinta anos, além do direito de abrir ou melhorar trechos de estrada, desapropriar terrenos que fossem julgados necessários, cobrar imposto de barreira, assentar ferrovia entre Magé e Teresópolis, e o privilégio por quarenta anos para estabelecer a navegação a vapor entre Magé e qualquer ponto da costa⁴⁵. A navegação a vapor, ao que parece, não chegou a ser realizada pela companhia. A concessão dada a esta companhia para a construção de uma ligação por estrada de ferro entre Magé e Teresópolis ficava restrita, contudo, às áreas onde a ferrovia do Barão de Mauá não passasse, pois esta possuía exclusividade garantida por lei⁴⁶. Entretanto, a *Companhia de Magé* não realizou a construção de tal estrada de ferro, que ficou a cargo da *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis*⁴⁷.

A construção do canal de Magé remonta à década de 1840. A demanda para a construção deste canal existia desde 1843, quando os moradores da vila já sentiam a necessidade de uma via de comunicação entre o Rio Magé, o mar e a vila de mesmo nome, pois o rio possuía muitas obstruções em seu curso. Em 1847, 180 contos de réis foram destinados à obra, administrada pelo Coronel Guilherme Pinto de Magalhães que, como mão de obra, utilizaria “provavelmente escravos seus”⁴⁸. As obras que ele deveria conduzir incluiriam, além do canal, o dessecamento de pântanos que circundavam a vila “e são a cauza das febres que tanto a teem assolado”⁴⁹.

O canal representaria um meio de transportar de forma mais eficiente a produção da Vila de Magé, além dos “avultados gêneros que descem pelas estradas do Mar d’Hespanha, do Porto Novo do Cunha e dos Leites (...) como também aliviado o commercio de exportação do incommodo e atraso de serem os seus gêneros embarcados no Porto da Piedade, mais de meia légua distante”⁵⁰. As obras deste canal se prolongaram até o ano de 1851, quando foi dado por concluído⁵¹. Neste momento, ele saía “da Villa deste nome [e] vai acabar na Bahia da Piedade entrando pelo Riacho Grande(...). Recebe sua alimentação do mar e tem sempre um fundo de 8 ½

⁴⁵ DRJ, 04/09/1855 p. 2.

⁴⁶ DRJ, 04/09/1855 p. 2.

⁴⁷ SEDLACEK, op. cit.

⁴⁸ Relatório do Presidente da Província, 1847, p. 28.

⁴⁹ Idem, 1847, p. 27.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Relatório do Presidente da Província, 1853, p. 12.

a 10 palmos, e uma extensão de 1.160 braças, com a largura de 93 palmos na superfície do terreno e de 75 na flôr d'agoa"⁵². Entretanto, desde o momento de sua conclusão, em 1851, havia um desenrolar jurídico para que a sua administração fosse concedida à *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, o que ocorreu em 1855, com a alegação de que seu leito se encontrava muito obstruído e precisava de reparos⁵³.

Como apontado por Sedlacek, os acionistas da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* procuravam alegar dificuldades financeiras a fim de conseguir financiamentos e ajudas governamentais. A partir do início da década de 1850, aparecem no *Almanak Laemmert* publicações sobre o canal de Magé. De 1851 até 1856, com o mesmo texto contendo as mesmas informações, o canal de Magé foi descrito e enaltecido no almanaque. É interessante, portanto, transcrever alguns trechos deste texto que aparece sete vezes:

O canal de Magé é uma obra de extraordinária utilidade para o commercio e salubridade dessa villa; ele está ultimado e já dá franca navegação para faluas, barcos e lanchas que entrão e sahem com um pouco de maré, carregadas de sal ou de diversos gêneros, inclusive cargas de 500 saccas com café: se se conseguir do governo uma pequena escavação nos baixos com fundo de lama e sem corôas, será o primeiro canal dos que até agora existem no Império: ele é alimentado exclusivamente por agua do mar, e nas maiores vazantes conserva 6 ½ palmos d'agua, sendo a sua largura de 74 palmos: termina a sua bacia na villa em distancia do rio de 40 palmos, o que é de grande utilidade, e para o futuro será ainda de mais consideração, porque o dito rio é o melhor e mais abundante d'agua que fica da barra para dentro na grande bahia do Rio de Janeiro; a bondade das aguas consiste em serem livres, muito limpas, com algum tanto de ferro, e em se conservar sem corromper-se por annos, melhorando sempre de qualidade. Este canal não é somente útil aos moradores da villa, mas também aos lavradores de serra abaixo e Mineiros, porque, além da maior comodidade para os embarques, lhes dá a vantagem que desgraçadamente não tinham na Piedade, a de excellente aguada e pasto para os animaes⁵⁴. (Grifo meu)

É interessante notar que, após ressaltar as qualidades e a utilidade do canal, relatando que produtos são por ali transportados, é citado que se uma verba for cedida para a escavação, será o primeiro canal do tipo que existirá no Império. E o texto segue listando os benefícios do canal (e,

⁵² Ibidem.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ Relatório do Presidente da Província, 1854, p. 85.

por conseguinte, do investimento o canal), como vantagens para o pasto e comodidade para embarques. Aprópria *Companhia* pode ter solicitado as publicações, como forma de evidenciar a importância do canal e conseguir novos financiamentos. A última publicação, de 1856, conta com o mesmo texto. Em 1857, não há menção ao canal.

O ano de 1855 trouxe outro avanço para a companhia. No dia 28 de abril, novo contrato de concessão foi assinado entre a empresa e a presidência da província, regulamentando a construção de uma estrada entre Cantagalo, na freguesia de Nossa Senhora do Monte do Carmo, e Magé, na freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Paquequer. Representada por seus diretores, o Barão de São Gonçalo e Caetano Alberto Soares, a companhia recebeu o montante de trinta contos de réis, a serem recebidos em três prestações, que deveriam custear a obra. A primeira prestação seria paga logo após a assinatura do contrato; a segunda, depois de um ano e a terceira, no final das obras, após a aprovação das mesmas por um engenheiro do governo⁵⁵. O contrato assinado regulamentava a forma sob a qual a estrada deveria ser construída no tocante à largura, calçamento, construção de bueiros, pontes e pontilhões. Além disso, ficou estabelecido o prazo de dois anos para a construção da mesma. Não há menção ao tipo de trabalhadores que seriam empregados. Entretanto, se a Companhia manteve seus padrões, é provável que, em algum momento, africanos livres tenham sido levados para as obras desta estrada também.

A exposição feita até o momento sobre a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* serve ao propósito de conhecer o contexto que envolvia a concessão e os contratos de trabalho dos africanos livres a ela concedidos. Não cabe a esta pesquisa desenvolver uma análise mais profunda do impacto que tal companhia teve na região, muito menos seus lucros e movimentos financeiros. O que procurou-se, até o momento, foi descortinar o panorama criado pela *Companhia*, a fim de entender os serviços nos quais estes africanos e africanas estariam envolvidos, bem como a relevância que a mesma ganhou no tocante às suas relações com o governo imperial. Dessa forma, cabe agora a análise sobre os trabalhadores ali empregados.

⁵⁵ Relatório do Presidente de Província, 1855. Seção de Documentos, p. S1-26.



Figura 4. Vista da Hospedaria do Garraão, nas margens da estrada de Magé a Sapucaia.

Foto de Marc Ferrez, 1890. Coleção Gilberto Ferrez. Fonte: Revista do IPHAN, nº 10, 1946.

Negro livre, trabalho compulsório: vida, trabalho e liberdade dos africanos livres a serviço da Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia

A década de 1850 foi, portanto, um momento de prosperidade para a companhia: a concessão do canal de Magé levaria novos lucros para a empresa, demandando mais trabalhadores e serviços, e estimulando outras concessões. Esta mesma década testemunhou a chegada dos africanos livres nas obras da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*. Cinquenta africanos e africanas foram recebidos no ano de 1851, outros 27 no ano de 1855 e mais quatro no ano de 1856, como mostra o quadro abaixo:

Relação dos africanos livres recebidos pela Cia da Estrada de Magé						
Nº	Chapas	Nome	Idade	Nação	Quando recebido	Observação
1		Pedro	33	Moçambique	23/06/1851	
2		Vicente	30	Moçambique	23/06/1851	
3	48	Athanasio	25	Quilimane	23/06/1851	
4	50	Aurelio	23	Macuia	23/06/1851	
5	132	Francisco	21	Quilimane	23/06/1851	
6	236	Marvin	23	Macuia	23/06/1851	
7	316	Rogério	22	Chuatania	23/06/1851	
8	325	Sancho	25	Chuatania	23/06/1851	
9	200	Julião	19	Chuatania	23/06/1851	
10	269	Nino	23	Chuatania	23/06/1851	
11	370	Valerio	22	Quilimane	23/06/1851	
12	466	Dorotheo	20	Quilimane	23/06/1851	
13	51	Claúdio	19	Cabinda	23/06/1851	
14	88	Cosme	21	Chuatania	23/06/1851	
15	114	Estacio	23	Quilimane	23/06/1851	
16	273	Onofre	25	Chuatania	23/06/1851	Faleceu dia 27/11/1851
17	423	Epifanio	23	Chuatania	23/06/1851	
18		Apolinario	45	Benguela	04/08/1851	
19		Apolinario	45	Congo	04/08/1851	
20		Vicente	45	Benguela	04/08/1851	
21		Briz	45	Congo	04/08/1851	
22		Adronico	35	Cabinda	04/08/1851	
23		Elias	33	Cabinda	04/08/1851	
24		Lino	30	Cabinda	04/08/1851	
25		Lodegero	-	Benguela	04/08/1851	Falecido em 26 de junho de [ilegível]
26		Angelo	30	Benguela	04/08/1851	
27		Porfiro	35	Benguela	04/08/1851	
28		Faustino	40	Benguela	04/08/1851	
29		Emigdio	25	Benguela	04/08/1851	
30		João	45	Benguela	04/08/1851	
31	67	Benevenuto	16	Congo	29/04/1851	
32	112	Desiderio	17	Congo	29/04/1851	
33	234	Marim	-	Congo	29/04/1851	Falecido em 07/04/1852
34	68	Bento	18	Congo	29/04/1851	
35	77	Bazilio	17	Congo	29/04/1851	
36	86	Celestino	17	Cabinda	29/04/1851	
37	137	Faustino	19	Congo	29/04/1851	
38	167	Frederico	-	Congo	29/04/1851	Falecido em 13 de abril de 1852
39	233	Marcolino	19	Congo	29/04/1851	
40	302	Roque	15	Congo	29/04/1851	

41	325	Thimotheo	24	Congo	29/04/1851	
42	366	Jovencio	11	Benguela	29/04/1851	
43	76	Eduardo	19	Loango	29/04/1851	
44	227	Mamedo	20	Moana	29/04/1851	
45	197	Julia	20	Congo	29/04/1851	
46	14	Fausta	20	Congo	29/04/1851	Tem uma cria de nome Antonio
47	2	Aguida	23	Congo	29/04/1851	
48	10	Aurelia	25	Cabinda	29/04/1851	
49	122	Galdina	20	Benguela	29/04/1851	
50	168	Michaela	16	Mussongo	29/04/1851	
51		Geremias	20	Moçambique	23/04/1855	
52		Diogo	20	Moçambique	23/04/1855	
53		Bartholomeo	18	Moçambique	23/04/1855	
54		Dionisio	20	Moçambique	23/04/1855	
55		Julio	17	Moçambique	23/04/1855	
56		Castor	22	Moçambique	23/04/1855	
57		Marcolino	24	Moçambique	23/04/1855	
58		Balbino	20	Moçambique	23/04/1855	
59		Geraldo	20	Moçambique	23/04/1855	
60		Malaquias	22	Moçambique	23/04/1855	
61		Roque	-	Moçambique	23/04/1855	Faleceu em 12/05/1856
62		Passo	26	Moçambique	23/04/1855	
63		Raimundo	19	Moçambique	23/04/1855	
64		Egídio	18	Congo	25/04/1855	
65		Sigismundo	17	Quilimane	25/04/1855	
66		Estanislao	26	Angola	25/04/1855	
67		Albina	24	Congo	25/04/1855	
68		-----	26	Congo	25/04/1855	Tem uma cria de nome Eva
69		Bibiana	24	Congo	25/04/1855	
70		Benta	22	Congo	25/04/1855	Tem uma cria
71		Bernardina	25	Cabinda	25/04/1855	
72		Florinda	24	Benguela	25/04/1855	Tem uma cria
73		Carolina	24	Benguela	25/04/1855	
74		Anna	23	Benguela	25/04/1855	
75		Cezarina	25	Benguela	25/04/1855	
76		Anna	38	Benguela	25/04/1855	Tem um filho Jacob
77		Maria	28	Monjolo	25/04/1855	Tem uma cria
78		Aniceto	35	Moçambique	10/01/1856	
79		Vicente	24	Moçambique	10/01/1856	
80		Honorio	28	Moana	10/01/1856	
81		Catherina	26	Rebola	10/01/1856	Tem uma cria de nome Miguel

Quadro 8. Africanos livres cedidos à Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia na década de 1850. Fonte: APERJ. PP 0432, maço 02.

Este quadro foi elaborado a partir de uma lista feita no dia cinco de julho de 1856, assinada por Henrique José Dias, administrador da estrada naquele momento. É interessante notar que Dias aparece neste mesmo ano de 1856 no *Almanak Laemmert* como negociante na Freguesia de Guapimirim. O *Almanak* aponta que ele era dono de uma hospedaria na Barreira. Eu não concluiria nada a este respeito, mas é interessante notar que a administração dos africanos livres foi confiada a um negociante da região, que talvez mantivesse laços com os administradores da companhia e, por isso mesmo, ganhou o cargo. Qual seria, então, a isenção desta pessoa no trato com os africanos livres?

Longe de acreditar que estes 81 representam a totalidade dos africanos que foram empregados na estrada, aqui os tomarei como uma amostra tanto da mão de obra utilizada pela companhia, quanto dos africanos traficados que foram utilizados em obras públicas. São 81 africanas e africanos que foram empregados nas atividades da estrada durante um período total de 13 anos. A partir dos dados expostos no quadro, cruzados com algumas outras fontes encontradas, pode-se analisar alguns aspectos da vida destes africanos.

O número de chapa se referia às latas que os africanos livres deveriam receber junto com sua carta de emancipação, logo após a apreensão no tráfico. Eles deveriam carregar esta lata em seus pescoços, com a referida carta em seu interior, para que pudessem ser identificados sempre que preciso por qualquer autoridade que julgasse necessário⁵⁶. Nem todos eles possuíam a identificação do número da chapa. Há um silenciamento da fonte que interfere na interpretação de um significado mais apurado neste caso. Contudo, é possível especular que aqueles africanos sem o dito número possam ter perdido suas cartas de emancipação, ou que elas tenham sido tiradas de seu poder em algum momento.

Passando, então, à análise da composição dos africanos que se encontravam nas obras da estrada. Para tanto, foram divididos em cinco grupos, de acordo com o momento de sua chegada.

O primeiro grupo foi levado para as obras da estrada de Magé a Sapucaia em 29 de abril de 1851. Ele era composto por vinte pessoas, e apresentava uma distribuição por sexo não muito uniforme: eram quatorze homens e seis mulheres. Suas idades variavam entre 11 e 24 anos para

⁵⁶ RODRIGUES, op. cit., p. 32.

os homens, e entre 16 a 25 para as mulheres.

O segundo grupo chegou em 23 de junho de 1851. Era composto de 17 africanos livres, todos homens, dos quais o mais jovem tinha 19 anos e o mais velho, 33. Já o terceiro grupo chegou em quatro de agosto do mesmo ano, sendo formado por 13 homens e uma mulher, totalizando 14 africanos. Entre os homens, ressalta-se a idade um pouco mais alta: onze deles possuíam entre 30 e 45 anos. Apenas um tinha 25 anos, e outro não teve sua idade identificada, provavelmente por ter falecido antes da data da elaboração de tal lista⁵⁷. Além destes, havia ainda uma mulher, de 45 anos.

Em 1855, um quarto grupo de africanos livres foi levado para as obras da estrada. Dessa vez 27 deles chegaram no mesmo dia, sendo 16 homens entre 17 e 26 anos, e 11 mulheres entre 23 e 38 anos. Por fim, o quinto e último grupo do qual esta lista trata chegou em 1856, com quatro pessoas, sendo três homens entre 24 e 35 anos, e uma mulher com 26 anos.

Percebe-se que a distribuição por sexo dos africanos livres da companhia estava em consonância com as perspectivas já apontadas tanto para o tráfico atlântico, quanto para a divisão sexual do trabalho. Durante todo o ano de 1851, dentre os 50 africanos levados para a construção da estrada, eram apenas sete mulheres enquanto os homens eram 43. Isso pode ser explicado se for pensado na natureza mais pesada dos serviços de abertura de estradas que, no Brasil, eram feitos majoritariamente por homens jovens. Já em 1855, o número de mulheres aumentou de sete para dezoito, ou seja, um aumento de mais de 250%. Isto pode se dever à concessão do canal de Magé, recebida neste mesmo ano, que configuraria um posto de trabalho no qual as mulheres poderiam ser alocadas em maior número que os homens. Não há maiores informações sobre como funcionava a barreira deste canal, mas talvez neste local existissem opções de serviços internos, ou até mesmo a possibilidade de estas mulheres trabalharem como quituteiras ou vendeiras, uma vez que era um local de passagem de muitas pessoas. Sabe-se que estes africanos estavam concedidos à companhia, porém, não era incomum que os africanos livres trabalhassem em ocupações bastante distintas daquelas para as quais tinham sido designados em um primeiro momento, de maneira legal ou não, por vontade própria ou não⁵⁸.

⁵⁷ Lodegero, identificado no quadro acima com o número 25.

⁵⁸ SILVA, op. cit.; FLORENCE, op. cit.

É importante também ressaltar o caso da africana livre Fausta⁵⁹, remetida para as obras da estrada em 29 de abril de 1851, portanto no primeiro grupo do qual se tem notícias. Em 1856, por meio da lista acima, sabe-se que o administrador da estrada declarou que ela possuía "uma cria de nome Antonio"⁶⁰. Não se sabe se este menino seu filho nasceu antes ou depois de Fausta se encontrar a serviço da companhia; porém, há certeza que ela teve uma filha em março de 1855, chamada Firmina, que faleceu com cerca de um mês de vida. O administrador dos africanos livres da companhia declarou ao Presidente da Província, em 17 de abril de 1855, que remeteu as certidões de nascimento e óbito de Firmina ao Chefe de Polícia⁶¹. Não é conhecido quem era o pai de Firmina, nem quem eram seus padrinhos. Porém, o caso desta africana pode levar a pensar nas relações familiares que os africanos livres da companhia podem ter estabelecido, uma vez que as famílias de africanos livres têm sido objeto de recentes pesquisas⁶².

Além de Fausta, outras seis africanas confiadas à empresa tinham filhos. Não obtive informações sobre qual momento que essas crianças nasceram, se durante o período de tutela de suas mães na companhia ou não. Porém, o destino dado à prole das africanas livres era muito incerto, o que faz com que, mesmo se esta informação estivesse disponível, isto não seria suficiente para concluir quais teriam sido seus destinos. Isabel Cristina Ferreira dos Reis demonstra que o governo imperial estabeleceu algumas diretrizes para o trato com estas crianças, que envolveriam a obrigação de arrematantes de africanas livres educarem algumas delas. Entretanto, a autora demonstra que esta política de fato não foi cumprida, ficando os filhos e filhas das africanas livres ao sabor das decisões dos concessionários de suas mães. Estes poderiam, em dado momento, receber instruções e aprendizados em ofícios, para que pudessem engrossar as fileiras de trabalho, e também poderiam sofrer exploração de sua mão de obra, sem nenhum tipo de educação formal ou profissional. Isabel dos Reis demonstra que os filhos das africanas livres cedidas à Santa Casa de Misericórdia da Bahia recebiam treinamentos em ofícios profissionais ou eram remetidos para o serviço em casas de pessoas que deles pudessem cuidar. Já no Colégio das Órfãs do Sagrado Coração de Jesus, também na Bahia, algumas dessas crianças eram admitidas para receber algum tipo de educação e também para serem empregadas

⁵⁹ Identificada no quadro acima com o número 46.

⁶⁰ APERJ, FPP, notação 0432, maço 2.

⁶¹ APERJ, FPP, notação 0529, maço 2.

⁶² MOREIRA, op. cit.; REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. "A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888". Tese de Doutorado em História. Campinas, UNICAMP: 2007.

nos serviços do hospital e da sacristia. Porém, para que isso se efetivasse, essas crianças seriam privadas do contato materno⁶³. Dessa forma, fica claro que não havia nenhum padrão de conduta para o trato com essas crianças, que acabavam entregues à própria sorte e às vontades dos concessionários de suas mães.

As nações destes africanos também chamam a atenção. Analisando o grupo como um todo, sem fazer as divisões pela data de chegada como estabelecido anteriormente, percebe-se que, nas obras da estrada de Magé a Sapucaia, existiam no mínimo 31 africanos com origem na África Oriental (aqueles identificados como Moçambique, Chuatania, Quilimane e Macuia), correspondendo a 38,27% do total. Este é um percentual bastante elevado, levando em consideração a perspectiva já apontada de que a região da África que mais enviava africanos para a província do Rio de Janeiro era a África Centro-Occidental.

Ao dividir estes africanos em cinco grupos de acordo com suas datas de chegada às obras, a diferenciação entre África Oriental e África Centro-Occidental fica ainda mais marcante. O primeiro grupo, com 20 pessoas, e o terceiro, com 13, eram formados exclusivamente por nações correspondentes à região da África Centro-Occidental (Benguela, Congo, Loango, Mussongo, Moana e Cabinda). Já o segundo, que era composto por 17 homens, tinha 16 que tinham nações declaradas que pertenciam à região da África Oriental, mais especificamente Moçambique, Quilimane, Macuia e Chuatania, além de um Cabinda. Todos estes três grupos foram levados para a companhia em 1851. Mesmo tomando os 81 africanos em conjunto, chega-se a um número de 31 provenientes da África Oriental em comparação com 50 da África Centro-Occidental, o que é uma porcentagem bastante elevada. Entretanto, é preciso levar em conta que os africanos livres que tinham como origem a África Centro-Occidental ainda eram maioria, representando 61,73% do total dos trabalhadores confiados à *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* nesse período.

Os africanos livres, ao serem remetidos para obras públicas, normalmente tinham duas origens distintas: a Casa de Correção, onde eles ficavam aguardando após a captura do navio ilegal no qual vieram, recebiam carta de emancipação e lá trabalhavam até serem arrematados por particulares ou alocados em instituições e obras públicas, ou a segunda opção, que era a

⁶³ REIS, op. cit.

transferência entre instituições⁶⁴. Além disso, é importante lembrar que a partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz, o número de desembarques ilegais de africanos caiu bastante, diminuindo o número de africanos livres entrando no país. Dessa forma, entre muitas instituições se praticou a troca de mão de obra e a remessa de africanos livres de um local para o outro.

Por isso, não se conhece qual a origem destas pessoas, se foram levadas diretamente da Casa de Correção após algum desembarque, ou se vinham de outro posto de trabalho. Portanto, não há como determinar uma causa específica para a recorrência dessas diferentes nações no grupo de africanos que foi remetido às obras de Magé em 23 de junho de 1851. O que se sabe é que estes 17 africanos formavam um grupo atípico na dinâmica da distribuição dos africanos em postos de trabalho na província do Rio de Janeiro⁶⁵.

. Apesar de a lei de 1831 determinar que o período de trabalho deveria servir a propósitos de instrução, o que se percebe é que na prática a exploração do trabalho era a regra. Dessa forma, o cotidiano de tais africanos livres poderia similar à dos cativos nos locais onde os dois grupos de trabalhadores conviviam, tanto nos estabelecimentos públicos quanto nos serviços prestados a particulares. Carlos Eduardo Araújo demonstra que, na Casa de Correção da Corte, local onde muitos dos africanos recém-capturados pela Comissão Mista aguardavam remessa para postos de trabalho, a vida consistia em muito trabalho e nenhum aprendizado, que seria o real motivo da cessão dos serviços dessas pessoas. Ele demonstra que os africanos livres viviam e trabalhavam neste complexo prisional, tendo um espaço destinado ao repouso diário que ficava abarrotado de trabalhadores, devido ao seu reduzido espaço e alto número de africanos livres, escravos e sentenciados que ali realizavam serviços⁶⁶. Alinnie Moreira demonstra que, na Fábrica de Pólvora da Estrela, os africanos livres conviviam com escravos e recebiam tratamento diário pior que o dado aos cativos, vivendo inclusive nas senzalas junto a eles⁶⁷. A vida em

⁶⁴ Para o trabalho dos africanos livres na Casa de Correção, ver: ARAÚJO, op. cit. Sobre a transferência dos africanos livres entre instituições, ver MAMIGONIAM, Beatriz Gallotti. “To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002; MOREIRA, op. cit.

⁶⁵ Alinnie Moreira encontrou, para a Fábrica de Pólvora da Estrela, uma maioria de africanos livres vindos da África Centro-Occidental. Ver MOREIRA, op. cit. O mesmo encontrou Nielson Bezerra para a Estrada Normal da Estrela. Ver *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clio, 2012.

⁶⁶ ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. “Prisão, Trabalho e Liberdade: Os africanos livres na construção da Casa de Correção do Rio de Janeiro, 1834-1864”. Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Maio de 2011, UFRGS.

⁶⁷ MOREIRA, op. cit. p. 182.

estabelecimentos como estes era dura, assim como a vida dos africanos livres que abriam as estradas. Mas ressalto que cabe pensar em algumas diferenças entre os trabalhadores das instituições e os das obras.

Nas instituições públicas, existiam locais próprios (ainda que insalubres e inadequados) para a moradia dos africanos. Na Casa de Correção havia um local de moradia, ainda que pequeno para a quantidade de trabalhadores, e na Fábrica da Estrella eles viviam em senzalas, junto aos escravos. Instituições precisam, por definição, de um local, uma sede, o que as diferencia de empresas que realizavam obras. A *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* poderia até possuir um local onde se realizavam as reuniões da administração, mas no local das obras não haveria lugar próprio designado para o trabalho, com um espaço para onde os trabalhadores compulsórios pudessem, ao final do dia, se dirigir. Na referida companhia, em 1852, os africanos encontravam-se em um depósito, que poderia ser também seu local de moradia temporária⁶⁸. Conforme as obras da estrada avançassem, seria necessário que este local mudasse a fim de deixar os africanos mais próximos de suas atividades, evitando que os trabalhadores se deslocassem por longas distâncias, a pé, para o trabalho. Também não excluimos aqui a possibilidade de que, ao final do dia, muitos dormissem ao relento, para continuar os trabalhos no dia seguinte.

Entretanto, apesar de todo o trabalho e da falta de um local fixo de moradia, os administradores da estrada diferenciavam, de certa maneira, os africanos livres de outros trabalhadores. Em 1852, na mesma notícia que informa que os africanos livres viviam em um depósito na Barreira do Soberbo, consta que

à vista dos trabalhos feitos na dita estrada, se conhece que foi muito vantajoso ter-se antes empregado n'ela trabalhadores robustos da companhia do que os Africanos confiados a mesma, os quaes achando-se no depósito da barreira do – Soberbo –, empregados em serviços menos peçados, são ali mais bem tratados por haver melhores recursos; não podendo ser comparados os serviços por eles prestados até hoje, com o feito por aquelles trabalhadores⁶⁹.

A notícia foi publicada em nome de Manuel Antonio Airoza, Inspetor dos Africanos

⁶⁸ DRJ, edição de 09/01/1852, p. 2.

⁶⁹ DRJ, edição de 09/01/1852, p. 2.

Livres da Estrada de Magé a Sapucaia naquele momento, endereçada ao Presidente da Província. Não há informações sobre quem são os “trabalhadores robustos” que realizavam serviços mais pesados que os africanos livres. Podem ter sido cativos ou não. Podem, inclusive, não ter realizado nenhum trabalho diferente dos africanos livres, sendo esta notícia apenas um pronunciamento que buscava satisfazer a necessidade de informar que os africanos livres seriam bem tratados e não realizavam tarefas extenuantes, ainda que não fosse verdade. O caso é que esta notícia reforça a perspectiva de que africanos livres, apesar de trabalhar lado a lado com cativos e, muitas vezes, em condições piores, eram percebidos como um grupo diferente dos outros trabalhadores.

Sua condição jurídica não permitia que fossem tratados da mesma forma que os escravos. O trabalho dos africanos livres deveria servir a um propósito de aprendizado, e não apenas de exploração. Por isso, comunicados eram feitos ao juízo de órfãos e à presidência da província, a fim de informar suas condições de vida e trabalho. Dessa forma, ainda que os concessionários e empresas pudessem intencionar transformar africanos livres em cativos, e por mais que possam ter conseguido em alguns casos, eles não viviam sob uma forma de escravidão, mas sim sob uma forma de trabalho compulsório. Uma das muitas existentes ao longo do século XIX⁷⁰.

A regulamentação do trato com os africanos livres empregados em obras públicas data de 1842. Através de uma deliberação do Presidente de Província, estes trabalhadores deveriam receber três vezes ao ano, nos meses de janeiro, maio e setembro, um par de calças e uma camisa de algodão; uma vez ao ano, no mês de abril, uma carapuça dobrada, um chapéu de palha pintado a óleo, uma manta grande, uma "esteira fornida", uma camisa "de bata boa", uma tigela de folha e uma colher de metal. Além disso, nos domingos e dias santos deveriam receber cem réis para seu uso⁷¹. Entretanto, estas instruções nem sempre foram cumpridas, como mostram Beatriz Mamigonian e Alinnie Moreira⁷². Na Fábrica de Pólvora da Estrela, Moreira nos aponta que os africanos livres só tinham direito de receber roupas quatro meses após sua chegada, e mesmo assim não as recebiam novas, e sim depois de já usadas pelos escravos⁷³. Porém, não se menciona em momento algum como seriam as acomodações que lhes deveriam ser reservadas

⁷⁰ CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão. Ilegalidade e Costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

⁷¹ APERJ. FPP 0735.

⁷² MAMIGONIAN, “To be a liberated” op. cit.; MOREIRA, op. cit.

⁷³ MOREIRA, op. cit.

nos postos de trabalho.

Os serviços dos africanos continuaram a ser utilizados durante toda a década de 1850 e parte da de 1860 pela *Companhia Estrada de Magé a Sapucaia*. Além dos 50 recebidos em 1851 (dos quais seis morreram), o Barão de São Gonçalo, que havia se tornado presidente da companhia, solicitou uma nova remessa de africanos livres em 30 de dezembro de 1854. Ele pediu que lhe fossem remetidos 31 novos africanos, para que estes continuassem os trabalhos daqueles que lá se encontravam anteriormente. O contrato assinado entre o barão e o governo provincial estabelecia a concessão dos serviços dos 31 africanos até 16 de julho de 1859, que seria quando o período de serviço dos primeiros africanos concedidos à companhia terminaria⁷⁴.

É interessante notar que o prazo da concessão dos serviços dos africanos é de apenas oito anos para aqueles que chegaram em 1851, e de apenas cinco anos para aqueles que chegaram em 1854, e não 14, como estabeleciam os termos de tutela dos africanos livres de uma maneira geral. Findo este prazo, eles seriam entregues de volta ao governo⁷⁵. Não sei se estes africanos vinham de alguma outra instituição, já tendo cumprido algum período de serviços, ou se eles seriam remetidos de volta às autoridades para terminar seu prazo de tutela. Se fosse o primeiro caso, a extensão da concessão do serviço de alguns destes africanos até 1864 fez com que estes tivessem sido tutelados por mais de 14 anos.

Além disso, este contrato estabelecia algumas das condições de vida que a empresa deveria providenciar para os africanos. Eles deveriam trabalhar única e exclusivamente nos serviços da companhia, que os deveria alimentar, vestir e cuidar de suas enfermidades, em conformidade com as deliberações do Presidente de Província relatadas acima. O contrato dizia, também, que a empresa deveria comunicar todos os meses à presidência da Província o estado no qual se encontravam os africanos. Eu identifiquei alguns destes comunicados, mas até o momento nenhum deles foi muito revelador sobre o real estado em que se encontravam os africanos livres. Se estas condições foram ou não cumpridas, ainda não há fontes para apoiar e fazer uma afirmação. Porém, considerando que, de acordo com o que foi encontrado pela historiografia até o momento, em nenhum estabelecimento se proporcionavam boas condições de vida para estes africanos, não é impossível imaginar que a companhia não agia de maneira diferente, reproduzindo o padrão encontrado pelas pesquisas, de exploração e maus tratos.

⁷⁴ APERJ. FPP 0432, maço 2.

⁷⁵ MOREIRA, op. cit..

Quatro meses após o pedido do Barão de São Gonçalo, portanto em abril de 1855, outros 27 africanos foram remetidos à companhia, como é possível constatar no quadro. Entretanto, estes ainda não eram suficientes, e por isso o Barão fez nova solicitação em 20 de dezembro de 1855, que fez com que a última remessa dos africanos que consta no quadro anterior fosse enviada para a companhia⁷⁶.

Os africanos livres eram considerados mercadoria barata⁷⁷. A própria opinião pública o considerava "a cousa mais captiva"⁷⁸. A sua inserção na dinâmica de trabalho do mundo oitocentista teve neste fato um de seus norteadores, pois, na maioria das vezes, era mais vantajoso utilizar africanos livres do que escravos. A proibição do tráfico atlântico, em 1850, foi um dos fatores para o progressivo encarecimento do preço dos cativos, contribuindo para uma procura cada vez maior pelo direito de ser concessionário de africanos livres. Dessa forma, observo que o interesse do Barão de São Gonçalo e dos outros administradores e acionistas da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* em utilizar os serviços deste tipo de trabalhadores não era um caso isolado, muito menos se dava sem motivo. Esta estrada, como muitas outras, foi construída com o trabalho destas pessoas que viviam condições de trabalho ultrajantes.

Em 1860, a presidência da província ordenou a retirada dos africanos livres que se encontravam sob a tutela da empresa, alegando que o prazo estabelecido para o fim do contrato de cessão dos africanos já havia acabado e

*não havendo motivo que possa justificar a prorrogação de semelhante concessão porque ligando os ditos africanos a trabalhos particulares por tempo muito dilatado longe das vistas do governo não poderia este eficazmente garantil-os em suas liberdades, e nem prover sobre as necessidades desses individuos confiados à sua tutela; e convindo arredar toda a possibilidade de ser illudida a protecção das Leis em favor da liberdade dos ditos Africanos, e convertida em verdadeira escravidão*⁷⁹

Neste ano de 1860, a companhia tinha o direito sobre os serviços de 79 africanos⁸⁰. Perder esta mão de obra pode ter representado, então, uma mudança grande na dinâmica da

⁷⁶ APERJ. FPP 0432, maço 2.

⁷⁷ FLORENCE, op. cit..

⁷⁸ *Marmota Fluminense*, 27 de dezembro de 1853, p. 4.

⁷⁹ APERJ. FPP 0822

⁸⁰ Relatório do Presidente de Província, 1864, p. 29.

empresa. A partir da década de 1870 a companhia utilizava mão de obra escrava⁸¹. Ainda não há como afirmar nada em relação a isto, mas talvez, com a saída dos africanos livres, já tenham sido os escravos que os substituíram.

A década de 1850 foi o período do auge da *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*. Foi o período em que ela teve maiores rendas, concessões e auxílios do poder público⁸². Talvez isso sirva em parte para entender a demanda por africanos livres que ocorreu naquele momento. Naquela década, no auge da lucratividade da companhia, receber um contingente elevado de africanos livres poderia também ser sinônimo de prestígio com o governo. Mamigonian ressalta que, ao contrário dos escravos, que eram comprados por aqueles que possuíam maiores condições econômicas de assim o fazer, os africanos livres eram cedidos às pessoas de maior prestígio dentro da sociedade⁸³. A autora utiliza este argumento para se referir aos arrematantes particulares, porém, talvez o mesmo tenha valido para companhias como a que ora analiso. Estas eram administradas por homens de grande influência na Corte, o que com certeza lhes garantia bons contatos e vantagens. Não seria surpreendente que isto tivesse influenciado na cessão e manutenção dos africanos livres, mesmo depois de findo o prazo que o contrato inicial estabelecia. Tais concessões trariam grandes lucros para estas empresas.

O caso é que, mesmo com o pedido de retirada dos africanos feito em 1860, nem todos foram remetidos à Diretoria de Obras Públicas. Alguns continuaram cedidos à empresa. O relatório do Presidente de Província de 1862 mostra que naquele momento estava sendo construído o atalho da Serra do Capim e, por isso, alguns africanos foram deixados como um auxílio para a construção de estrada⁸⁴. Em março de 1860, foi declarado que existiam 79 africanos cedidos à empresa; em julho de 1862 esse número caiu para 28 que se mantiveram lá até 1864, quando se declararam concluídos os trabalhos da estrada⁸⁵. Esses 28 africanos receberam cartas de emancipação final em 1864, como mostra o quadro a seguir.

Africanos livres concedidos à <i>Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia</i> e que receberam carta de emancipação em 1864			
Nome	Idade presumida	Nação	Data
Athanasio	29	Quilimane	24/11/1864

⁸¹ DRJ, 14/04/1874, p. 2.

⁸² SEDLACEK, op. cit.

⁸³ MAMIGONIAN, “Revisitando” op. cit.

⁸⁴ Relatório do Presidente de Província, 1862, p. 75.

⁸⁵ Relatório do Presidente de Província, 1864, p. 29.

Andronico	36	Cabinda	24/11/1864
Angelo	34	Benguela	24/11/1864
Benvenuto	23	Congo	24/11/1864
Bento	28	Congo	23/11/1864
Basilio	24	Congo	23/11/1864
Bartholomeu	28	Moçambique	23/11/1864
Balbino	29	Moçambique	23/11/1864
Cosme	28	Chuatana	23/11/1864
Celestino	24	Cabinda	23/11/1864
Constancio	30	Moçambique	23/11/1864
Dorotheo	26	Quilimane	23/11/1864
Diogo	29	Moçambique	23/11/1864
Dionysio	29	Moçambique	23/11/1864
Estacio	27	Quilimane	22/11/1864
Epifanio	27	Chuatana	22/11/1864
Ellias	36	Cabinda	22/11/1864
Emídio	32	Benguela	22/11/1864
Eduardo	24	Loanda	22/11/1864
Faustino	45	Benguela	22/11/1864
Geraldo	29	Moçambique	22/11/1864
Jeremias	29	Moçambique	22/11/1864
Marim	25	Muana	21/11/1864
Marcolino	28	Congo	22/11/1864
Marcolino	32	Moçambique	21/11/1864
Themotheo	30	Congo	21/11/1864
Vicente	32	Moçambique	21/11/1864
Valerio	30	Quilimane	21/11/1864

Quadro 9. *Africanos livres cedidos à Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia emancipados em 1864.* Fonte: APERJ. PP 0432, maço 02.

Entre essas 28 pessoas, apenas três não figuram na lista dos 81 africanos recebidos entre 1851 e 1856: Constancio, nação Moçambique, Eduardo, nação Loanda e Marim, nação Muana. Essas pessoas mostram que os 81 africanos e africanas livres aqui analisados não representavam a totalidade daqueles a serviço da empresa. Como já mencionado, além destes outros 30 foram para lá enviados, totalizando ao menos 111 pessoas. Porém, uma obra dessas proporções pode ter utilizado muito mais trabalhadores. Sobre os 51 africanos que deixaram a companhia entre 1860 e 1862 não há maiores informações. Sabe-se apenas que 48 deles haviam sido remetidos para a

diretoria de obras públicas da província, um havia fugido e sobre os outros dois não havia notícia⁸⁶.

Após quase dez anos de serviço abrindo estradas, construindo pontes e canais, estes africanos ganharam a liberdade. A emancipação final não garantia, porém, liberdade total. Todos os africanos livres deveriam manter as autoridades informadas sobre seus locais de vida e ocupação mesmo após a emancipação. Isso servia a um propósito de controle perpetuado pelo governo imperial sobre a população negra no século XIX, que resvalava entre outras coisas em questões ligadas à ideia de nação e povo brasileiro⁸⁷.

Em se tratando do contexto que esses africanos livres experimentaríamos após a emancipação final, não existem informações sobre como eles viveram, ou para onde foram. Porém, é pertinente ressaltar que, mesmo após a emancipação dada pelo decreto de 1864, a marca de ser um africano traficada ilegalmente não desaparecia. Essas pessoas carregaram isso com elas até o final de suas vidas.

Neste sentido, cabe apontar o caso de Gregório, africano residente em Estrella, nos arredores de Magé, Recôncavo da Guanabara. Em agosto de 1867, Gregório degolara sua mulher, Agueda, também africana. A motivação de tal crime é desconhecida, assim como qual foi a sentença dada. Porém, o que torna este caso emblemático para esta análise é que no momento em que cometeu este crime, Gregório ainda era identificado como africano livre, mesmo já tendo se passado três anos desde a emancipação de todos os africanos livres do Império⁸⁸.

A trajetória de Gregório e Agueda começou ainda na África, quando foram apreendidos e trazidos para o Brasil. Ele, duas vezes capturado, pelo tráfico e pela Comissão Mista. Ela, africana possivelmente importada ilegalmente. Suas vidas se encontraram por causa do tráfico, experiência traumática, e sua trajetória terminou de maneira trágica. Para Agueda, assim como para tantos que pereceram na travessia, a diáspora significou a morte. Para Gregório, um crime e possivelmente a prisão. O caso de Gregório serve para ilustrar que as vidas destes africanos e africanas livres continuavam sendo tuteladas mesmo após a chamada “emancipação”. A marca

⁸⁶ Relatório do Presidente de Província, 1864, p. 29.

⁸⁷ MAMIGONIAN, “Revisitando” op. cit.

⁸⁸ APERJ. PP 0003, maço 13.

de ser um africano importado ilegalmente não desaparecia tão facilmente, da mesma forma que as marcas da escravidão.

Nesse momento final da presença de africanos livres na estrada de Magé, pode-se afirmar que este era um grupo formado apenas por homens. As poucas mulheres que lá existiam já haviam sido transferidas, provavelmente para as Casas de Caridade da Província, destino recomendado para elas pela administração provincial quando ordena a retirada dos africanos livres da companhia⁸⁹. Porém, em 1864, quando estes africanos receberam sua emancipação final, as africanas que já haviam sido retiradas da empresa também deveriam ganhar as suas, de acordo com a deliberação imperial. Caso algum laço mais forte de parentesco ou amizade tenha sido criado entre algum desses homens e alguma dessas mulheres, eles podem ter tentado se reencontrar e se reunir depois de conquistada a liberdade. Não era algo estranho à realidade que africanos livres cedidos a concessionários diferentes se comunicassem de alguma forma e se reencontrassem⁹⁰. As experiências de trabalho, bem como as de travessia do Atlântico, serviam muitas vezes como elos entre os africanos traficados⁹¹. Dessa forma, este período de trabalho compulsório juntos pode ter criado laços de sociabilidade que poderiam facilitar a adaptação na vida cotidiana e no trabalho fora da Companhia, e que seriam, portanto, perseguidos e reestruturados, na medida do possível, mesmo depois do final do período de tutela.

Entendo os africanos livres como pessoas dotadas de capacidade de ação e escolha, que agem de acordo com suas experiências adquiridas ao longo da vida de forma a dar sentido próprio à sua realidade. Isto abre a possibilidade de pensar nas escolhas destes indivíduos como algo que afeta a sociedade como um todo, em maior ou menor grau, fazendo parte de um processo social amplo, que se relaciona com o desenrolar da vida política e econômica do país.

Dessa forma, os africanos livres carregavam consigo a compreensão de que eram parte de

⁸⁹ APERJ. PP 0822.

⁹⁰ Alinnie Moreira demonstra o caso de um casal de africanos livres que é separado por conta da concessão para instituições diferentes, que pleitearam uma ação na justiça para que pudesse ficar no mesmo local de trabalho. Ver MOREIRA, op. cit.. Já Beatriz Mamigoniam demonstra laços entre africanos livres que se mantém mesmo com uma transferência entre a Bahia e o Rio de Janeiro: MAMIGONIAM, Beatriz Gallotti. “Do que o Preto Mina é Capaz: etnia e resistência entre africanos livres”. *Afro-Ásia*, 24, pp.71-95, 2000. Robert Slenes foi o primeiro a demonstrar o quanto essas associações e parcerias entre africanos era recorrente no Brasil oitocentista. SLENES, Robert. “Malungu, ngoma vem!: África Coberta e Descoberta No Brasil”. *Revista USP*, São Paulo, v. 12, p. 48-67, 1992.

⁹¹ MINTZ, Sidney W. e PRICE, Richard. *O Nascimento da Cultura Afro-Americana. Uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas/Candido Mendes, 2003; SLENES, “Malungu, ngoma vem!... op. cit.; RODRIGUES, op. cit.

um grupo distinto na sociedade⁹². Estas pessoas possuíam legalidade dúbia, sendo na juridicamente homens e mulheres livres, mas na prática experimentando o trabalho compulsório. Estavam cientes, entretanto, de que podiam requerer a liberdade após o final de seu tempo de tutela. Esse campo jurídico constituía, então, não apenas um instrumento de dominação e subjugação, mas também uma esfera de disputas e lutas pela liberdade.

A lei de 1831 se constituía, então, como um campo de ação para os africanos livres. Era nos termos dela que eles pleiteavam sua liberdade após o período de tutela de 14 anos, era através dela que eles sabiam quais eram suas obrigações e direitos e, principalmente, foi através dela que muitos desses africanos conseguiram algum tipo de mudança em suas condições de vida. Mais do que apenas a lei, a liberdade concedida aos africanos livres por tal lei era um terreno de disputas. Dessa forma, os africanos livres se tornaram representativos da estrutura escravista brasileira, pois eram frutos de uma lei que foi cumprida de acordo com as vontades e vicissitudes da classe dominante e se tornam trabalhadores compulsórios para alimentar a economia, mesmo isso sendo contra a lei.

A forma como o trabalho dos africanos livres foi implementado não pode ser considerada como trabalho livre, mas tampouco pode ser qualificada como escravidão. Eles compunham uma categoria legal em separado, e um grupo peculiar de trabalhadores forçados. Acredito que conhecer a experiência de trabalho dos africanos livres ajudará na compreensão da diversidade de formas de trabalho coexistentes no século XIX e projetos de nação no Brasil, sendo a figura dos africanos livres uma das nuances que se encontram no interior desse processo.

⁹² FLORENCE, Afonso Bandeira. “Resistência escrava em São Paulo: A luta dos escravos da Fábrica de Ferro São João de Ipanema”. *Afro-Ásia* nº 18, pp. 7-32, 1996; MAMIGONIAN, “Do que o Preto Mina é Capaz”... op. cit.

CAPÍTULO 4

“Leis que proíbem paixões”¹: espaços de sociabilidade e resistência sob a condição jurídica de africanos livres

No capítulo anterior, abordei como se estruturava o trabalho de africanos livres confiados a uma companhia que, ainda que privada, praticava uma concessão pública. Tais africanos, por estarem em grupo, em locais afastados de um grande centro urbano, vivam uma situação diferente daquela experimentada por africanos livres cedidos a particulares. Estes se encontravam geralmente em grupos menores e mais heterogêneos. Como Mamigonian ressalta, o Duque de Caxias, que foi o concessionário com o maior número de africanos livres, teve treze deles sob sua tutela². Assim, a situação de se encontrarem oitenta e um deles no mesmo posto de trabalho, como visto na *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*, não se repetiria em postos de trabalho particulares.

A relação entre africanos livres e concessionários particulares era distinta daquela entre africanos livres e instituições. Aqueles que ficavam a cargo de particulares estavam muito mais próximos destes, o que poderia gerar benesses e problemas. Com a proximidade, vinha a possibilidade de ganhos materiais ou de prestígio e confiança, mas vinha também um controle maior e, talvez, menores possibilidades de fugas ou de autonomia. Mesmo em se tratando de instituições esta relação poderia se manifestar em diversas formas, dependendo da instituição e de seus administradores.

Beatriz Mamigonian ressalta que a cessão de africanos livres a particulares era feita baseada em critérios de prestígio social e influência política³. Isso possibilita refletir sobre questões importantes acerca de tais arrematantes e, principalmente, sobre quais as possibilidades que se abririam para estes africanos livres ao se inserirem neste tipo de ambiente. É claro que

¹ Retirado de um poema anônimo que existe no processo de apreensão do Brigue *Brilhante*. Arquivo Histórico do Itamaraty, Lata 04 Maço 02.

² MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002.

³ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. in: FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp.389-412.

prestígio social e influência política são critérios bastante relativos e precisam ser analisados na forma em que se manifestam. Pode-se pensar, por exemplo, em um dono de fazendas no Recôncavo da Guanabara e um funcionário público residente na Corte. Ambos teriam prestígio e influência, mas elas se manifestariam de forma diferente em cada caso, de acordo com o meio social no qual cada um se inseria.

O que saliento aqui é que tal inserção social dos concessionários teve impacto na vida dos africanos livres que a eles eram cedidos. Diferentemente de escravos, que poderiam ser comprados por praticamente qualquer um que por eles pudesse pagar e, portanto, poderiam acabar servindo a pessoas sem influência social alguma, os africanos livres eram cedidos apenas a quem tinha tal inserção.

Além disso, é importante também ressaltar que os africanos livres possuíam certo grau de mobilidade espacial. Seja pela troca de concessionários, seja por fugas ou por exigências relativas ao tipo de trabalho realizado, não posso assumir que tais pessoas ficariam presas a um mesmo espaço e contexto desde o momento da cessão até a emancipação (ou o final de suas vidas, em casos nos quais a emancipação não ocorresse)⁴. A mudança de concessionários era algo bastante comum, e poderia levar os africanos livres da Corte do Rio de Janeiro para localidades afastadas como fazendas no interior⁵.

Por essas razões, escolho fazer tal diferenciação entre africanos livres cedidos a particulares e aqueles cedidos a companhias e a instituições públicas. Entretanto, é preciso ter em mente que esta divisão é apenas um recurso de análise, pois nada impedia que eles convivessem, compartilhassem experiências, se casassem e batizassem os filhos uns dos outros. Alinnie Moreira ressalta que africanos livres poderiam preferir se casar entre si, a fim de manter o *status* jurídico e passa-lo a seus filhos, bem como a fim de facilitar os pedidos de emancipação⁶. Porém, não há sinal nem motivo que aponte para uma distinção baseada nos locais de cessão e trabalho.

Como já amplamente discutido na historiografia, os africanos livres formavam redes de sociabilidade e parentesco entre si e com outras pessoas (escravos, trabalhadores remunerados)

⁴ O mesmo se aplicava a escravos. Por motivos diversos, a mobilidade espacial ocorria.

⁵ Um exemplo é o caso da africana livre Carolina, que será analisado ainda neste capítulo.

⁶ MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005. MOREIRA, Alinnie Silvestre “Os africanos livres, sua prole e as discussões emancipacionistas: As famílias e a administração dos descendentes de africanos livres na Fábrica de Pólvora da Estrela (Rio de Janeiro, 1830-1860)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 161-200, Jan-Dez 2007.

ao redor de onde habitavam⁷. Aqueles que possuíam maior mobilidade espacial, como os que eram alugados ao ganho em áreas urbanas, poderiam criar laços com pessoas de diferentes categorias sociais⁸, mas isso não exclui a possibilidade de o mesmo acontecer com aqueles que se encontravam no interior ou em obras em localidades remotas. Afinal, as redes de sociabilidade e os laços criados auxiliavam essas pessoas em momentos de necessidade e na elaboração de estratégias para as fugas e os pedidos de emancipação⁹.

Tutela, liberdade e trabalho eram conceitos muito próximos e interligados para os africanos livres, que seguiam trabalhando, na esperança de que, findo o período de tutela, obtivessem sua tão esperada liberdade. Porém, em grande parte das vezes a emancipação tinha de ser conquistada através de ações jurídicas. Tais ações geravam processos que nos possibilitam visualizar um pouco do que era a vida, o trabalho e a sociabilidade desses africanos livres.

Essas fontes possibilitam analisar alguns aspectos da vida destas pessoas, a partir da indagação sobre o que os africanos livres consideravam importante neste momento decisivo que era o pedido de liberdade. Assim, neste capítulo, analiso alguns pedidos de emancipação de africanos livres cedidos a particulares nas décadas de 1850 e 1860, portanto após o Alvará Real que concedia emancipação a todos aqueles cedidos a particulares que já tivessem cumprido período superior a 14 anos de serviço. O objetivo aqui não é entender apenas sua luta na justiça, mas sim tentar entender suas motivações, seus anseios e escolhas frente às condições e possibilidades concretas que eles tinham.

Neste capítulo, o meu interesse principal são as formas de sociabilidade de mulheres africanas livres. Como Rushing e Penn demonstram, mulheres na diáspora possuíam especificidades que exigem um olhar cuidadoso sobre suas formas de vida e trabalho¹⁰. A exploração sexual, a concepção e criação de crianças, o trabalho como lavadeiras, vendeiras, quituteiras, entre outros fatores, eram em grande parte característicos das mulheres, fossem elas escravas, forras ou africanas livres¹¹.

⁷ MAMIGONIAM, “To be a liberated”... op. cit. HAWTHORNE, Walter. “‘Sendo agora, como se fôssemos, uma família’: laços entre companheiros de viagem no navio negreiro Emília, no Rio de Janeiro e através do mundo atlântico”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, nº 6, pp 7-29, julho-dezembro de 2011.

⁸ SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes’: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160.

⁹ MOREIRA, “Liberdade Tutelada”... op. cit.

¹⁰ TERBORG-PENN, Rosalyn and RUSHING, Andrea Benton (orgs). *Women in Africa and the African Diaspora: a reader* – 2nd ed. Washington DC: Howard University Press, 1996.

¹¹ FARIA, Sheila de Castro. “Mulheres forras: riqueza e estigma social”. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro, n. 9, p. 65-92, jul. 2000.

Até mesmo os padrões do tráfico de africanos, legal ou ilegal, eram diferentes no tocante às mulheres. Como David Eltis e Stanley Engerman ressaltam, mulheres e homens trabalhavam nas *plantations* lado a lado nos serviços mais extenuantes mas, mesmo assim, o número de mulheres levadas ao Novo Mundo era inferior ao de homens¹². A dinâmica da escravidão na África relacionada com a demanda por escravos nas Américas criou tais padrões demográficos. Aqui não cabe uma análise detalhada sobre este tema, porém, é importante ressaltar que vários fatores influenciaram à superioridade da importação de homens para o Brasil. Entre eles se encontram as divisões de trabalho por sexo – tanto na África como nos países compradores de escravos –, o fato de que mulheres escravizadas na África eram extremamente valiosas por seu papel na produção de alimentos e por suas funções reprodutivas, e, por último o fato de que, na África, muitas vezes mulheres escravizadas eram usadas como recompensas para homens, escravizados ou não, como forma de ampliar suas linhagens¹³. Além disso, as mulheres seriam comercializadas em maior número no tráfico no interior da África do que no comércio transatlântico, como Eltis e Engerman apontam¹⁴. Dessa forma, tratar de mulheres na diáspora requer, como Penn ressalta¹⁵, pensar numa perspectiva que perpassasse as diferentes situações culturais pelas quais essas mulheres passaram, uma vez que os valores aprendidos na África e trazidos para o Brasil, no caso dessa pesquisa, iriam ser transformados de acordo com novos valores aprendidos na América.

Tudo isso gerou formas diferentes de lidar com o trabalho compulsório feminino no Brasil e, por isso, faz-se importante analisar as africanas livres, suas lutas por emancipação e suas formas de sociabilidade e trabalho à luz da dinâmica criada pela sociedade escravista brasileira. Para além de analisar grupos de africanos livres (seja em obras públicas, companhias como a da estrada de Magé a Sapucaia ou instituições públicas) e atentar para as condições das mulheres que faziam parte deles, acredito que seja importante analisar trajetórias dessas mulheres, integrais ou em parte, como forma de examinar as particularidades às quais as africanas livres estavam sujeitas. A historiografia tem revelado produções sobre elas e, com isso, vem examinando suas lutas e anseios, bem como as formas como seu comportamento era percebido pelos concessionários, suas lutas por emancipação e a relação que a legalidade dúbia imposta

¹² ELTIS, David and ENGERMAN, Stanley L. “Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864”. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 46, n.º. 2 (Maio de 1993), p. 308.

¹³ *Ibidem*; TERBORG-PENN and RUSHING (orgs.), op. cit.

¹⁴ ELTIS and ENGERMAN, op. cit.

¹⁵ TERBORG-PENN and RUSHING (orgs.) op. Cit., p. 220.

pela condição de africana livre impunha no tocante aos filhos¹⁶. Essas análises proporcionam bases para pensar nos destinos dessas mulheres, suas formas de sociabilidade e suas lutas por emancipação.

Dessa forma, eu organizei este capítulo na forma de pequenas biografias. Histórias de vida que, ainda que incompletas, ajudam a reconstruir as lutas, anseios e trajetórias de africanas livres.

Prisca Benguela e o serviço da casa

Nos meses finais de 1840, o patacho Paquete de Benguela foi apreendido pela Comissão Mista na costa carioca. Tal navio havia embarcado em Benguela, alegando ter como destino Montevideu e o transporte de mercadorias diversas como fazendas, coral, chumbo, missangas, charutos e aguardente, entre outros. Entretanto, a real carga transportada pelo patacho contava com 270 africanos e africanas que, após apreensão e julgamento do navio, foram considerados africanos livres e destinados aos quatorze anos de trabalho já muito mencionados neste estudo. Entre estes africanos, se encontrava aquela que seria batizada com o nome de Prisca, africana adulta identificada como pertencente à nação Benguela, e com uma marca no peito direito, feita provavelmente pelos traficantes de escravos que a apreenderam na África¹⁷.

O registro das cartas de emancipação dos africanos vindos no Paquete de Benguela foi feito pelo comissário Braz Martins da Costa Passos, membro da Comissão Mista Brasil Inglaterra. Através dele percebe-se que Prisca recebeu sua carta de emancipação no dia primeiro de outubro de 1840, junto com mais 269 companheiros de travessia.

Prisca, assim como todos os milhões de africanos forçados a migrar para as Américas, teve uma dura vida de trabalho e exploração, que começou pouco após a sua chegada ao Novo Mundo. Mas ela logo descobriria que sua condição jurídica era diferente da maioria destas pessoas: era africana livre e, por isso, poderia requisitar sua emancipação após 14 anos de serviço. É através deste pedido de liberdade feito por ela que pode-se conhecer um pouco mais de sua história de vida.

Aos 20 de novembro de 1840, Dona Roza Luisa de Jesus tornou-se concessionária dos

¹⁶SILVA, op. cit.; MARQUES, Danilo Luiz. “Sobreviver e resistir: os caminhos para liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)”. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: PUC-SP, 2013. REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. “A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888”. Tese de Doutorado em História. Campinas, UNICAMP: 2007.

¹⁷ AN Códice 184, Volume 4. *Relação dos africanos apreendidos no Patacho Paquete de Benguela*.

serviços de Prisca. Durante este período de pouco mais de um mês entre o seu registro como africana livre e a cessão de seus serviços, Prisca provavelmente permaneceu na Casa de Correção da Corte, destino dos africanos livres após a chegada no Rio de Janeiro, até que fossem alocados em postos de trabalho. Ali, a africana permaneceu junto com outros africanos livres, companheiros de travessia, presos sentenciados e trabalhadores livres prestando serviços à instituição.

Após ser confiada à Roza de Jesus, Prisca pode ter realizado uma infinidade de tarefas. Pode ter trabalhado em serviços domésticos, como vendeira, quituteira. Existia uma enorme variedade de tarefas que as africanas livres realizavam. Outra possibilidade de lucro gerado por africanos livres era o aluguel, e foi essa a opção de Roza de Jesus para Prisca. A africana foi alugada como ama de leite a Manoel Antonio Gonsalves de Mello, passando a viver em sua casa e a cuidar de sua filha. Ela ainda se encontrava naquele local em 1857, quando efetuou o seu pedido de emancipação¹⁸.

Em maio de 1857, a africana requisitou sua liberdade final. O primeiro documento judicial foi a solicitação, feita por Manoel de Mello, do registro feito para Prisca no momento em que havia sido declarada africana livre, em 1840. Durante o processo, Manoel auxiliou Prisca, agindo em seu favor ao solicitar a emancipação da africana. O desenrolar do processo sofreu uma reviravolta quando sua concessionária foi chamada a dar uma declaração sobre seu comportamento. Segundo Roza, Prisca “tem a conduta a mais irregular possível, assim he rara a semana que não se embriaga por mais de hua vez, e raríssimo o mez que não foge de caza e he encontrada em deboxes”¹⁹.

Alegar mau comportamento era uma estratégia usada pelos concessionários a fim de negar a liberdade final aos africanos livres. Dona Roza de Jesus alegava que Prisca se embriagava com regularidade, e fugia de casa para “se entregar aos deboches”. O que Roza – uma mulher livre da sociedade escravista brasileira, provavelmente alguém com uma posição social de destaque, uma vez que a ela foram confiados os serviços de uma africana livre – considerava deboches, poderiam ser momentos de descontração ou sociabilidade para a africana. Como evidenciado por Maciel Silva, os costumes das africanas livres eram frequentemente

¹⁸ AN GIF1 6D 136 – *Pedido de emancipação de Prisca*.

¹⁹ AN GIF1 6D 136 – *Pedido de emancipação de Prisca*.

usados contra elas em alegações de má conduta²⁰. Danilo Luis Marques aponta que as reuniões de africanas livres com outras africanas, africanos, crioulas e crioulos, seja para descontração, troca de informações ou por qualquer outro motivo, eram apontadas como má conduta e vistas como mau comportamento²¹. É possível relacionar isto com o fato de que os africanos livres eram vistos como perigosos para a ordem social vigente, pois sua condição jurídica desafiava os limites impostos pela sociedade escravista da época²².

O processo continuou tramitando e, a seguir, foi a vez de Manoel Antonio Gonsalvez de Mello ser chamado a testemunhar sobre o comportamento de Prisca. Segundo ele, a africana havia

prestado bons serviços como alugada ao supp^e por sua concessionaria Rosa Luisa de Jesus, amamentando-lhe sua filha, sempre com bom comportamento, tendo já a dita Africana prestado mais de dezesseis annos de serviços, como prova o documento junto, mais tempo que o mandado Imperial decreto, supplica por tanto V.M.I. a Graça de mandar passar Carta de Emancipação, visto que [ilegível] Africana se torna merecedora pela [ilegível] com que tem amamentado sua filha e pela boa conduta, que em todo este tempo tem apresentado, não duvidando o supp^e [ilegível] Africana recebe-la em sua casa²³

Diferente de Dona Roza, Manoel Antonio afirmava ser exemplar o comportamento da africana.

Não foram encontrados registros sobre o ganho de Roza com os aluguéis da africana livre. Porém, ao comparar com o caso da africana livre Cândida, analisado por Maciel Silva e já mencionado anteriormente, percebe-se que esta era alugada pela quantia de 480 réis diários. Cândida era vendeira, o que lhe possibilitava um ganho diário. Prisca, por sua vez, era ama de leite, atividade que não gerava renda diretamente. Possivelmente o valor de seu aluguel era inferior ao de uma vendedora. O que se deseja ressaltar aqui é que alugar africanos e africanas livres era uma prática muito comum e lucrativa no Rio de Janeiro oitocentista²⁴ e, devido a tais lucros, Roza de Jesus não queria perder os serviços de Prisca.

A atividade desempenhada pela africana era exclusivamente feminina. Isto a coloca numa posição dentro da análise historiográfica que se insere na perspectiva sugerida por Penn de

²⁰SILVA, op. cit..

²¹MARQUES, op. cit.

²²MAMIGONIAN, “Revisitando”... op. cit.

²³AN GIFÍ 6D 136 – *Pedido de emancipação de Prisca*.

²⁴SILVA, op. cit.

analisar as mulheres africanas na diáspora por seus próprios termos, dando ênfase às suas especificidades²⁵. Os detalhes de sua vida cotidiana não são conhecidos, o que dificulta tal tarefa. Entretanto, a partir da historiografia já produzida sobre o período, eu gostaria de levantar algumas questões pertinentes à situação de vida de Prisca.

As africanas livres no Caribe Britânico eram, por lei de 1807, proibidas de trabalhar em serviços extenuantes de agricultura, com exceção da colheita do algodão e as tarefas a ela relacionadas²⁶. Naqueles locais, as mulheres africanas livres eram vistas pelas autoridades como um capital social, uma vez que era esperado que os africanos livres aumentassem a população das ilhas com sua prole. A proporção desigual entre os gêneros era, então, acompanhada de perto e evitada pelas autoridades britânicas, bem como as condições de trabalho dessas mulheres, pois, mais do que trabalho, delas se esperavam filhos. Apesar disso, as africanas livres levadas ao Caribe trabalhavam em todo tipo de serviço, assim como no Brasil.

Na América Central, os colonos donos de fazendas argumentavam que, apesar da determinação legal de que as africanas não poderiam realizar as duras tarefas da lavoura, não haveria postos de trabalho doméstico suficientes para todas elas. Assim, essas mulheres foram alocadas em postos de trabalho na lavoura, mas, de acordo com Adderley, a supervisão sobre suas condições era, de uma maneira geral, mais efetiva, a fim de possibilitar a reprodução dessa população²⁷. No Brasil, não havendo determinação legal como a caribenha, as mulheres africanas livres eram empregadas em todas as tarefas, junto a escravizados e escravizadas. A diferença se dava apenas na proporção de homens e mulheres exercendo cada tarefa, e nas tarefas majoritariamente femininas, como lavagem de roupas, preparo e venda de alimentos, amas de leite como Prisca, entre outras. É importante lembrar que, como apontado no primeiro capítulo deste trabalho, os africanos livres foram levados para o Caribe Britânico – com exceção das Bahamas – após a abolição da escravidão, o que criava um ambiente diferente daquele existente no Brasil.

O trabalho de africanas livres ainda não recebeu atenção especial da historiografia brasileira. Os casos de grupos de africanos livres em instituições e suas formas de trabalho, como a Fábrica de Pólvora da Estrella, a Fábrica de Ferro São João de Ipanema e a Companhia

²⁵ TERBORG-PENN, and RUSHING, (orgs). op. cit.

²⁶ ADDERLEY, Rosanne Marion. *“New Negroes from Africa”: Slave Trade Abolition and Free African Settlement in the Nineteenth Century Caribbean*. Bloomington: Indiana University Press, 2006, p. 127.

²⁷ Ibidem.

Mineradora de Mato Grosso²⁸ foram analisados com detalhes. Ainda não há um estudo sobre o papel das africanas livres em serviços domésticos e sobre aquelas que desempenhavam atividades de lavadeiras, vendeiras, amas de leite, entre outras, consideradas tipicamente femininas. Sabe-se que a documentação disponível sobre estas mulheres não possui muitos detalhes relativos ao seu trabalho, entretanto é pertinente levantar tais questões. Qual o impacto do trabalho como ama de leite na vida de Prisca? Quais as consequências de uma conexão tão forte como a amamentação e a educação de uma criança em seus primeiros anos de vida, tanto para a africana quanto para a criança? Após a emancipação, em qual serviço Prisca poderia empenhar sua força de trabalho, uma vez que, como ama de leite, ela não havia sido treinada em nenhum ofício? Todas estas perguntas não possuem resposta no pequeno processo de emancipação de Prisca, mas devem ser feitas. Penn ressalta que, devido à falta de fontes que contemplem esses aspectos da vida das mulheres na diáspora, historiadores têm recorrido a outras fontes de informação, como análises interdisciplinares com a antropologia e a sociologia²⁹. Este tipo de análise não cabe no presente estudo, mas é importante ter tais questões em mente ao analisar as pequenas peças disponíveis neste quebra-cabeça.

O Secretário de Polícia que analisou os atestados de comportamento percebeu as intenções da concessionária da africana. Em vinte e cinco de setembro de 1857, ele declarou que

Apresento a V.S^a o requerimento da Africana Prisca, sobre o qual tendo ouvido a concessionaria, esta informa ter a mesma africana irregular procedimento; cumprindo-me acrescentar que essa africana tendo estado alugada como ama de leite a Manoel Antonio Gonsalves de Mello, este me informou que ella tem muito bom comportamento, pelo que a julgo no caso de obter a emancipação que requer, visto como a informação da concessionaria me parece unicamente ter por fim impossibilitar a Africana de obter o que requer.(grifo meu)³⁰

Afonso Bandeira Florence aponta que existiam alguns subterfúgios usados por concessionários de africanos livres para mantê-los sob seu controle por mais tempo do que o estipulado por lei. Segundo ele, alguns concessionários forjavam a morte de africanos livres, a

²⁸ Para a Fábrica de Pólvora, ver MOREIRA, “Liberdade tutelada” op. cit. Para a Fábrica de Ferro São João de Ipanema, ver RODRIGUES, Jaime. “Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema”. *História Social*, n° 4/5, Campinas, SP, pp. 29-42, 1997/1998. Para a Companhia Mineradora de Mato Grosso, ver MOURA, Zilda Alves de. “Africanos livres no Mato Grosso: experiências familiares e trabalho”. Anais do 6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, UFSC. Maio de 2013.

²⁹ TERBORG-PENN and RUSHING (orgs). op. cit..

³⁰ AN GIFÍ 6D 136 – *Pedido de emancipação de Prisca*, em 25/09/1857.

fim de mantê-los como escravos para o resto de suas vidas, enquanto outros dificultavam os pedidos de emancipação³¹. Nielson Bezerra apresenta o caso da africana livre Julieta, cedida ao Barão do Guandu. Após cumprir mais do que os determinados quatorze anos de serviço, Julieta recorreu à justiça para obter sua liberdade. Porém, seu concessionário entrou com uma ação contra ela, uma vez que não queria perder seus serviços. Ao perceber que perderia a custódia da africana, o Barão do Guandu solicitou que fosse cumprido um alvará de 1853, pelo qual Julieta deveria ter sido transferida para a província do Paraná. Entretanto, o representante da africana conseguiu provar que ela já havia servido por mais de quatorze anos, conseguindo, assim, a emancipação de Julieta³². Prisca sofreu esse tipo de tentativa de sabotagem em seus planos de ser finalmente livre, porém o depoimento de Manoel de Mello foi crucial para a tomada de decisão do Juiz de Órfãos.

Com relação à participação de Manoel de Mello no processo jurídico enfrentado por Prisca, pode-se perceber que o auxílio dado a ela foi de suma importância para garantir o seu direito de liberdade. Como Prisca havia servido como ama de leite de uma filha de Manoel, pode-se deduzir que ela estava inserida no espaço da casa do mesmo, o que pode ter favorecido a criação de laços de solidariedade entre eles. Tais laços podem ter sido o motivo da ajuda prestada por Manoel.

As relações construídas no âmbito da casa são de difícil documentação. Como Sheila Faria aponta, não há como saber qual o grau de envolvimento pessoal entre as pessoas escravizadas e seus donos, ou os africanos livres e seus concessionários³³. Dessa forma, não posso ter a certeza de qual era relação entre Prisca, Manoel Antonio e sua filha. Talvez, mesmo após emancipada, a africana tenha permanecido na casa deles prestando serviços. Ou talvez tenha ido embora de um local onde sofrera, sem nenhuma vontade de olhar para trás.

Viver sobre si: o caso de Dionizia Angola

Em 25 de junho de 1855, Dionizia foi chamada a depor no processo que havia aberto pedindo sua própria emancipação. Dezesesseis anos e alguns dias antes, em 7 de junho de 1839, a

³¹ FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

³² BEZERRA, Nielson. *A cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias: APPH-Clio, 2012, p. 60.

³³ FARIA, op. cit.

mesma havia sido confiada à Joaquina Amália de Almeida, que deveria utilizar seus serviços e oferecer-lhe aprendizado durante quatorze anos. Entretanto, como na maioria dos casos (e como em todos os casos vistos até aqui), a concessionária não emancipou sua africana ao final do período estipulado. Para os africanos livres, a liberdade só vinha se conquistada.

O processo da africana afirma que Dionizia foi trazida para o Brasil no Patacho Especulador. De acordo com a lista de africanos encontrados a bordo deste navio, ela foi identificada com o número 165, nação Angola, e marcada a ferro com uma letra B no braço esquerdo. Tal lista mostra ainda que ela foi declarada africana livre em 22 de maio de 1839³⁴. Portanto, provavelmente passou os dias entre tal declaração e a concessão à Joaquina na Casa de Correção da Corte, da mesma maneira que tantos outros africanos livres. No momento do processo, ela alega ter 38 anos, o que possibilita deduzir que ela foi importada com 22 anos de idade.

Dionizia era lavadeira, tendo seus serviços alugados a Leonide Araújo Bastos. Sua concessionária, Joaquina Amália de Almeida, recolhia um jornal de 480 réis diários, os quais Dionizia era obrigada a pagar não importando a situação. Em seu requerimento, Dionizia alegava que Joaquina não lhe dava o que comer ou vestir, e a obrigava a sair de casa para trabalhar mesmo em dias chuvosos ou nos quais a africana estivesse doente³⁵.

Durante dezesseis anos Dionizia serviu como lavadeira. Se escrava fosse, talvez tivesse acumulado pecúlio suficiente para comprar sua alforria. Porém, Dionizia não era escrava. Sua liberdade não poderia ser comprada. Pela lei, ela deveria se tornar livre com o término de seu período de tutela, porém isto não ocorreu. Portanto, sua emancipação deveria ser conseguida na justiça. Em junho de 1855, quando deu seu depoimento, era isso que ela buscava.

Maciel Henrique Silva demonstra que, com um jornal diário de 480 réis, em um mês a concessionária pagaria o salário anual da africana livre devido ao governo imperial. Ele demonstra também que, considerando um valor diário de 100 réis para alimentação e um valor anual de 4\$200 (quatro mil e duzentos réis) para vestuário, em quinze dias de trabalho a africana já teria coberto essas despesas por um ano³⁶. Entretanto, levando em conta que Joaquina não garantia os gastos de Dionizia com vestuário e alimentação, em apenas um mês ela teria coberto todas as despesas que possuía com a africana. Restaria onze meses de lucro por ano, ou uma

³⁴ AN Códice 184, Volume 4. *Lista dos Africanos emancipados a bordo do Patacho Especulador*.

³⁵ AN GIF 6D 136, *Petição de emancipação de Dionizia*

³⁶SILVA, op. cit.

média de 158\$400 réis³⁷. Como Mamigonian ressalta, a prática de recolher jornais diários de africanos livres não era expressamente proibida a seus arrematantes, sendo bastante comum (e lucrativa, como visto) no Rio de Janeiro³⁸.

Como Sheila de Castro Faria demonstra, mulheres ditas de cor no século XIX conseguiam acumular pecúlio através de sua atuação em diversas tarefas. O ofício de lavadeira foi uma delas. Dionizia, como visto, conseguia pagar seus 480 réis diários de jornal, vestir-se e alimentar-se, havendo a possibilidade de que ela tenha acumulado algum pecúlio durante o tempo em que serviu à Joaquina. Fora o jornal, a renda obtida por africanos livres alugados ou ao ganho não estava sob o controle dos seus concessionários – tanto é que Dionizia se alimentava e vestia de acordo com a própria vontade. Num serviço como o de lavadeira, o controle era ainda menor. Não havendo mercadoria para prestar contas no final do dia, sua concessionária ou aquele que alugava seus serviços não poderia ter estrito controle sobre as tarefas feitas e a renda com elas obtidas.

Ainda assim, Dionizia era uma fonte de renda fácil para sua concessionária. A africana garantia seus próprios gastos com vestuário e alimentação, além de fornecer ganhos mais que suficientes para sua concessionária pagar o salário devido ao governo Imperial. Além da africana, Joaquina possuía cinco escravos, “entre maiores e menores”³⁹, trabalhando para ela em tarefas que não são mencionadas no processo. Entretanto, como já visto ao longo deste trabalho, africanos livres eram mais rentáveis que escravos e, por isso, Joaquina não admitiria perder a guarda de Dionizia tão facilmente.

A concessionária da africana alegou, durante o processo de emancipação, ser pobre e viver apenas dos jornais que recebe de Dionizia, apesar de possuir cinco escravos. Além disso, ela afirmava que a africana não possuía as qualidades necessárias para viver sobre si, mas não expõe o motivo. Nesse caso, não há ataque à moral ou aos costumes da africana. Joaquina era uma concessionária que, talvez, não se importasse muito com o que Dionizia estivesse fazendo em seu tempo livre, contanto que ela trouxesse o jornal diário. Talvez a concessionária não impusesse sua moral de mulher branca possuidora de bens à africana. Ou quiçá ela o fizesse, mas o fator econômico pesasse mais na relação que havia entre as duas. Por isso, apesar de ter mais cinco escravos, a concessionária alegava não ter outra renda, a fim de dificultar a emancipação

³⁷ Estimando-se os meses com trinta dias, Dionizia renderia 14\$400 mensais, e 158\$400 ao final de onze meses.

³⁸ MAMIGONIAN, “To be a liberated” op. cit., pp. 99-100

³⁹ AN GIFÍ 6D 136, *Petição de emancipação de Dionizia*.

de Dionizia.

Como sempre acontecia nos processos de emancipação onde o concessionário ou concessionária não atestasse a boa conduta do africano ou africana livre, testemunhas foram acionadas por Dionizia a fim de comprovar seu bom comportamento e capacidade de viver sobre si. A primeira testemunha é Leonide Araújo, que alugava os serviços da africana. Ele afirma que

a Africana Dionizia de nação Angola (...), tem muito boa conduta, tendo em todo o tempo que tem servido merecido a minha estima – sem nunca ser preciso castigá-la – e somente é bastante doente por isso já velha⁴⁰.

Como já mencionado, a africana havia sido importada no Patacho Especulador, em 1839. Como visto, ela tinha 38 anos no momento do processo. Herbert Klein aponta para uma expectativa de vida de 35 anos para africanos escravizados no Brasil⁴¹, enquanto Luiz Fernando Nogueira aponta para uma expectativa de vida de 25 anos na Freguesia de Lamim, em Minas Gerais, na segunda metade do século XIX⁴². Nogueira aponta, ainda, que em 1879 a expectativa de vida de um brasileiro não escravo era de 27 anos. Leonide diz que ela era doente por ser velha. Realmente, a idade de Dionizia era elevada, já tendo superado as expectativas apresentadas.

A africana consegue o depoimento a seu favor de mais três comerciantes estabelecidos no Rio de Janeiro. Eles atestam que Dionizia vivia tranquilamente, sem vícios e era assídua no trabalho. Percebe-se que a sua idade foi usada como argumento na sua petição de liberdade, tanto por aqueles que deram depoimentos a seu favor, como por ela mesma. Em sua segunda petição, Dionizia afirma, através de advogado, que “espera que V.M. Imperial lhe conceda viver o resto de seus dias no gozo de sua liberdade”⁴³. Talvez fosse uma estratégia elaborada em conjunto, ou talvez fosse apenas o fato de que ela realmente aparentasse idade avançada –lembrando que foram dezesseis anos de duros serviços sob condições difíceis, precedidos de uma travessia atlântica forçada. O desgaste físico poderia ser bastante perceptível e fazê-la aparentar mais idade do que teria.

⁴⁰ AN GIF1 6D 136. *Pedido de emancipação de Dionizia Angola*.

⁴¹ KLEIN, Herbert S. “Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico”. *Revista História*, São Paulo. 120. pp. 3-25, jan/jul. 1989

⁴² NOGUEIRA, Luiz Fernando Veloso. “Expectativa de vida e mortalidade de escravos: Uma análise da Freguesia do Divino Espírito Santo de Lamim – MG (1859-1888)”. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, nº 51, dez. 2011.

⁴³ AN GIF1 6D 136. *Petição de emancipação de Dionizia* (488)

Em novembro daquele mesmo ano de 1855, Dionizia conseguiu sua emancipação. A partir daí, ela poderia utilizar as habilidades adquiridas durante seu período de tutela para, após a conquista da liberdade, conseguir viver sobre si. A africana pode ter, inclusive, continuado a realizar seu serviço nos locais de costume e para os clientes habituais. Mas a liberdade seria, então, um importante diferencial.

Fugindo para a liberdade: Carolina Conga e suas filhas

Era o ano de 1857. A *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* estava em seu auge financeiro, criado em parte sobre o trabalho de no mínimo 81 africanos livres, a Estrada da Estrella estava sendo construída como suor de mais de uma centena de tutelados. Diversos africanos e africanas livres vivam no Recôncavo da Guanabara. Uma delas era a africana livre Carolina, ao serviço do Dr. Francisco Frougeth no Paquequer, que decidiu que aquele era o momento de entrar com um pedido de emancipação.

Ela "tinha sido concedida a Damásio Antônio de Moura pelo aviso de 12 de junho de 1835, depois ao conselheiro Aureliano de Souza e Oliveira por aviso de 12 de junho de 1846 e, finalmente, transferida para José Francisco Frougeth por aviso de 28 de outubro de 1851"⁴⁴. Quando a africana requereu sua liberdade final, ela já se encontrava prestando serviços a particulares por mais de vinte anos.

Carolina é um bom exemplo da mobilidade de africanos livres mencionada anteriormente. Ela inicialmente residiu na Freguesia de Santa'anna, na Corte, sendo posteriormente transferida para a Vila de Magé, no Recôncavo da Guanabara, ao ser cedida de um concessionário para outro. Mesmo após a transferência para Magé, uma de suas filhas continuou vivendo na Corte, para aprender o ofício de costureira⁴⁵. No momento em que Carolina solicitou emancipação, outra mudança espacial ocorreu, desta vez por meio de uma fuga de Magé para a Corte. Porém, apesar de tal mobilidade possibilitar que Carolina conhecesse mais pessoas e estabelecesse relações com algumas delas, devido a tais mudanças de concessionários torna-se difícil saber em qual embarcação Carolina fez a travessia Atlântica. Este não é o caso apenas de Carolina. Em

⁴⁴ AN. GIFL. 6D 136. Afonso Bandeira Florence também analisou o caso da africana livre Carolina. Porém, ele o fez sob a ótica do desenrolar de seu pedido de emancipação, a fim de entender como se deu a participação de uma cidadã comum em tal requerimento. Aqui analiso as redes de sociabilidade nas quais Carolina poderia estar envolvida. FLORENCE, op. cit., pp. 44-49.

⁴⁵ APERJ. FPP Notacao 0072, maço 08.

muitos outros casos, após sucessivas transferências, os processos não mencionam mais a documentação que conecte a pessoa à embarcação que a trouxe.

Carolina se encontrava a serviço do Dr. Francisco Frougeth desde quando este comprara a Fazenda do Paquequer, na Freguesia de mesmo nome, Vila de Magé. A fazenda pertencia anteriormente ao Conselheiro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, tendo sido vendida ao Dr. Frougeth no ano de 1851. Com a venda da fazenda, escravos e africanos livres ficaram sob a responsabilidade dele.

Afonso Bandeira Florence aponta que existiam diversas maneiras de conseguir africanos livres, além da cessão imperial, inclusive transações e compras ilegais de africanos livres⁴⁶. Neste caso, é interessante notar que a fazenda foi vendida junto com os escravos, e a africana livre foi incluída na transação. Carolina foi, portanto, praticamente vendida ao Dr. Frougeth, juntamente com outros escravos empregados no cultivo de chá. Um deles era Domingos, esposo de Carolina, com o qual a africana tivera quatro filhos. Na época em que ela requisitou a emancipação, uma de suas crianças já havia morrido. Suas filhas Maria e Eva já haviam ido aprender ofícios "em cazas de mestras de costura n'esta Cidade"⁴⁷, sendo que Eva sofria de ataques epiléticos e era considerada mal comportada, por isso havia retornado para o convívio da mãe, e a outra delas, de nome Balbina, também se encontrava vivendo com a mãe, "em sua companhia, na Fazenda do Paquequer, por ser idiota"⁴⁸.

A petição de Carolina é bastante longa, uma das maiores do código do Arquivo Nacional, repleto de pedidos do mesmo tipo⁴⁹. Vale ressaltar que a maioria destes é de africanos que já haviam cumprido mais do que o período estipulado de 14 anos⁵⁰. Porém, o tamanho da petição de Carolina se deve principalmente ao desenrolar que se deu devido à participação de Amália Guilhermina de Oliveira Coutinho, filha de Aureliano Coutinho, segundo concessionário de Carolina, e ao destino que suas filhas teriam.

Amália alegava conhecer Carolina desde sua infância na casa de seu pai, onde diz que a

⁴⁶ FLORENCE, op. cit., pp. 34-36.

⁴⁷ APERJ. FPP 0072, Maço 08.

⁴⁸ APERJ. FPP 0072, Maço 08.

⁴⁹ AN. GIF1 6D 136.

⁵⁰ A historiografia sobre africanos livres concorda amplamente com esse ponto. Ver, por exemplo, MAMIGONIAN, "Revisitando"... op. cit.; SOUSA, Jorge Luís Prata. "Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta". Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999. E isso não se limitava ao caso brasileiro. No Caribe Britânico os africanos livres também cumpriam períodos de serviço superiores ao que deveriam. Ver, por exemplo, ASIEGBU, Johnson U. J. *Slavery and the politics of liberation (1787-1861): A Study of Liberated African Emigration and British Anti-slavery Policy*. Longmans, Green and Co. Ltd, 1969.

africana sempre se comportara bem. Ela auxiliou a africana em seu pedido de liberdade, inclusive abrigoando sua filha Eva em um momento em que foi necessário. Nas duas primeiras petições feitas em nome de Carolina, Amália revela que Francisco Frougeth “utilizava castigos físicos”⁵¹ na africana e em suas filhas, inclusive tendo deixado em Eva uma cicatriz acima de seu olho.

Para conseguir sua emancipação após mais de vinte anos de serviço, Carolina contou com a ajuda de Amália, a quem ela chamava Sinhazinha. Sabendo que Carolina já havia servido por mais tempo do que deveria, Amália lhe enviou uma carta, escondida numa lata de açúcar, na qual sugeria que a africana fugisse para buscar a emancipação. Carolina assim o fez, e fugiu para Niterói, levando sua filha Eva que, naquele momento, já havia passado por quatro mestras de costura e retornado para o convívio de sua mãe⁵². Não sei como ela conseguiu fazer essa viagem de Magé a Niterói. Ela pode ter obtido alguma ajuda, mas não é possível afirmar categoricamente. Fugas para pedir alforria ou emancipação eram bastante comuns, mesmo quando isso envolvia longas distancias⁵³.

Após chegar em Niterói, Carolina foi para a casa de D. Clara, onde Amália morava quando estava na Corte. Dali, ela foi embarcada em um bote para a Praia de Santa Luzia, de onde foi levada para a casa de um homem chamado Pedro de Alcântara na Rua das Marrecas pelo pardo Belmiro – que havia sido escravo do primeiro concessionário de Carolina, Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. Na casa de Pedro, Carolina passou duas semanas. Depois desse período, ele a levou para a casa do juiz de Órfãos, que ordenou que ela fosse remetida à Casa de Correção da Corte para averiguações, onde ela foi mantida durante todo o desenrolar do processo.

Além de sugerir a fuga e auxiliar nesta viagem tão complicada, Amália participou ativamente na representação judicial acerca da emancipação de Carolina. Ela enviou petições, fez requerimentos e abrigou Eva, filha da africana, durante o desenrolar do processo. A participação de Amália na representação judicial de Carolina foi amplamente discutida por Afonso Bandeira

⁵¹ AN GIF1 6D 136. *Depoimento de Amalia Coutinho.*

⁵² AN GIF1 6D 136. *Petição de emancipação de Carolina Conga.*

⁵³Nielson Bezerra aponta o caso de Joaquim Mina, escravo na mesma região de Magé, no Recôncavo da Guanabara, que em 1883 fugiu também para Niterói a fim de entrar com uma ação judicial contra seu dono, devido a castigos físicos excessivos. BEZERRA, op. cit., pp. 77-87. Manoel Congo, africano livre desembarcado no Rio Grande do Sul e que pediu sua emancipação no início da década de 1860, foi outro que fugiu para tentar ser livre. Porém, neste caso, ele não conseguiu pedir sua emancipação na primeira fuga, servindo como escravo durante um período de tempo antes de conseguir de fato entrar com um pedido de legal de emancipação. OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. “‘Africanos livres’ no Rio Grande do Sul: escravização e tutela.” *Estudo AfroAsiáticos*, ano 29, nº1/2/3, 2007, p. 201-244.

Florence⁵⁴. O que interessa aqui é perceber a diversidade de pessoas que estavam envolvidas com a africana livre, de uma maneira ou de outra. Amália mobilizou toda uma rede de conhecidos para auxiliar Carolina em sua fuga, o que pode demonstrar o quanto a africana livre transitava por estes espaços, bem como o quanto ela e Carolina realmente construíram um laço de amizade no período no qual Carolina se encontrava na casa de Amália.

A ordem do Juiz de Órfãos não compreendia Eva, a filha que Carolina levava junto no momento de sua fuga do Paquequer. Por isso Amália a conservou em sua casa, entregando-a apenas quando houve ordem de o fazer. Porém, Amália não estava morando na Corte naquele momento, mas sim na cidade de Petrópolis. Eva foi para lá enviada, e quando, durante o desenrolar do processo, o Juiz de Órfãos requisitou que a criança fosse também confiada a justiça, Amália a entregou ao subdelegado de Petrópolis, em 7 de dezembro de 1857.

Dessa forma, Amália

Recorre, portanto ao Governo Imperial implorando as providências necessárias para que fiquem salvas do mais duro cativo a Africana Carolina e suas três filhas, mandando-se passar àquella a sua carta de emancipação, e entregar-lhe, se não todas as filhas, ao menos a crioula Eva. Pedê também que as outras duas, no caso de não serem entregues à mãe, sejam tiradas do poder do Dr. Frougeth e confiadas a mãos mais humanas⁵⁵.

As deliberações imperiais sobre os filhos e filhas de africanas livres não eram muito consistentes. A legislação de 1834, que permitia que particulares arrematassem africanos livres, dizia que os concessionários deviam ficar com alguns deles para educar e treinar, porém não dizia em quais condições nem sob quais formas. Já o decreto de 1853, que emancipava os africanos cedidos a arrematantes, não faz menção aos filhos de africanas livres⁵⁶.

Isabel dos Reis ressalta que, devido à esta falta de padrão ou guia para o trato com os filhos e filhas de africanas livres, a sorte destes ficava relegada às iniciativas pessoais das instituições ou concessionários de suas mães. Reis aponta ainda que, mesmo quando tais iniciativas propunham a possibilidade de emancipação de tais crianças após elas completarem maioridade, na maioria dos casos seria muito provável que isto não acontecesse. Dessa forma, tais crianças

⁵⁴ FLORENCE, op. cit..

⁵⁵ AN GIFÍ 6D 136. *Petição de emancipação de Carolina Conga*.

⁵⁶ REIS, op. cit..

permaneceriam sujeitas à exploração durante toda sua vida⁵⁷. Portanto, mesmo que Carolina ganhasse emancipação, ela corria o risco de não conseguir levar suas filhas consigo.

Em outra petição, Amália Coutinho alega que o Dr. Frougeth se valia de diversos artifícios para não conceder emancipação à Carolina, tendo inclusive obrigado a africana a casar com um de seus escravos. Surge aí um impasse, pois Carolina dizia claramente em seu depoimento que o Dr. José Francisco Frougeth havia comprado Domingos para que este ficasse junto a ela, por vontade dela. Segundo Alinnie Moreira, a união entre africanos livres era uma das estratégias utilizadas para requerer a liberdade, e estes preferiam casar-se entre si e não com escravos justamente por isso⁵⁸. Não é possível, contudo, afirmar qual das versões está correta, se Carolina foi obrigada a se casar ou se ela se uniu com o escravo Domingos, e o Dr. Frougeth o comprou a seu pedido, para que eles pudessem ficar juntos. Porém, Amália diz que Carolina lhe havia contado que esta era uma prática comum para Frougeth, que já havia obrigado outros africanos livres a fazerem o mesmo⁵⁹. E Amália continua:

Cazar uma africana livre com um captivo era o mesmo que reduzil-a ao captiveiro, fazel-a partilhar a condição de seu marido. E seus três filhos, antes livres, hoje enteãdas do escravo do D^{or}Frougeth não seguirão também a condição de seu padrasto? Que protecção lhes pode lhe dar este, que recursos pode ter contra qualquer violencia sua mulher escravizada por um casamento tão desigual e disparatado?⁶⁰

Os africanos livres e escravos casavam entre si. Sua condição jurídica diferente não impedia que convivessem e constituíssem famílias. Porém, para Amália, a união de uma africana livre com um escravo significaria redução à escravidão, por fazê-la partilhar a condição jurídica de seu marido. Segundo ela, esta era a estratégia de Frougeth para conseguir manter os africanos livres por mais tempo sob seu comando. Outra questão que se averigua neste trecho do depoimento de Amália é que ela alega que as filhas de Carolina são enteadas do escravo Domingos, quando em outros momentos do processo elas são descritas como filhas dele.

Porém, apesar da petição de Amália acusar o concessionário de ser desumano e tratar mal a africana e suas filhas, quando Carolina foi chamada a depor sua fala contradisse tais alegações. A africana disse que o Dr. Frougeth "não podia ser melhor; comprou a seu pedido o Preto

⁵⁷ Ibidem, pp. 173-175.

⁵⁸ MOREIRA, "Liberdade tutelada"... op. cit.

⁵⁹ AN. GIFL. 6D 136 - *Petição de Amalia Guilhermina de Oliveira*.

⁶⁰ Ibidem.

Domingos, pai de suas filhas, nunca castigou-a com pancadas, e mostrou-se sempre humano e caridoso⁶¹. Ela se queixava do feitor da fazenda, dizendo que todos os castigos corporais sofridos por suas filhas e por ela eram dados por este, e não ordenados por Frougeth⁶². Esta discrepância entre os dois discursos pode ser devida, entretanto, a um temor de Carolina de contrariar o concessionário.

Uma das filhas de Carolina, Maria, ainda se encontrava aprendendo costura na Corte. Eva foi levada pela mãe no momento da fuga, ficando com Amália após a africana ser remetida para a Casa de Correção até o momento em que esta pode ficar com ela. Porém, a terceira filha de Carolina, Balbina, ainda se encontrava na Fazenda do Paquequer, talvez sujeita a falta de humanidade com a qual, segundo Amália, Francisco Frougeth tratava mãe e filhas. Este seria um motivo bastante forte pelo qual Carolina teria receio em contradizer ou confrontar seu concessionário. Proteger sua filha talvez fosse uma vontade maior do que conseguir a liberdade.

Dado este depoimento de Carolina, José Francisco Frougeth foi chamado a se pronunciar. Quando o fez, ele alegou que Carolina se encontrava vivendo muito bem na Fazenda do Paquequer com suas filhas e marido. Por isso, Frougeth levantou suspeitas sobre o autor da petição e sobre quais seriam suas intenções. Francisco Frougeth disse que “tem toda a certeza de que ella nada requereu a respeito da sua emancipação que em nada pode melhorar a sua sorte: e que assim julga conveniente indagar-se quem e o officioso requerente para saber-se quais são as suas vistas”⁶³. Assim, para ele, Carolina não teria dado início ao processo, mas sim alguém que teria algo a ganhar com sua liberdade.

Mesmo com as alegações do Dr. Frougeth, Carolina conseguiu sua emancipação em 11 de dezembro de 1857. Não há nenhum parecer do Juiz de Órfãos sobre o caso de suas filhas. Sua emancipação foi dada por uma anotação ao final do processo, que diz “3a Secao de 11 de Dezembro de 1857, dirigido ao Dr Juiz de Orfaos, mandando-se passar carta de emancipação”.

Ela já havia servido por um período superior aos quatorze anos previstos para os africanos livres, estabelecido no Decreto Imperial de 1853⁶⁴. Para ela, agora, restava utilizar todo o conhecimento adquirido durante o período de serviços para poder “viver sobre si”. Não sei como ficou a vida de Carolina depois da emancipação. Porém, antes de poder de fato viver sobre si,

⁶¹ AN. GIFL. 6D 136. *Depoimento de Carolina, Conga.*

⁶² *Ibidem.*

⁶³ AN. GIFL. 6D 136. *Depoimento de Francisco Frougeth.*

⁶⁴ AN. GIFL. 6D 136. *Depoimento de Carolina, Conga.*

ainda restava a justiça decidir qual seria a situação jurídica de suas filhas, livres ou cativas.

Para determinar se as filhas de Carolina eram livres ou não, o Juiz de Órfãos solicitou que fossem consultados os seus registros de batismo, a fim de saber como elas haviam sido registradas, se livres ou cativas. Como já foi analisado no caso dos filhos e filhas das africanas que trabalhavam nas obras da estrada de Magé a Sapucaia, não havia um padrão no tratamento dado à prole de africanos livres e, portanto, juridicamente não se sabia o que fazer com as filhas de Carolina. O caso de Carolina é um tanto quanto diferente do das africanas confiadas à companhia, uma vez que Carolina havia recebido o direito final à liberdade e aquelas mães ainda se encontravam sob a tutela da companhia. Tendo as filhas de Carolina nascido no Brasil, durante o período em que ela era considerada *livre*, elas teoricamente deveriam herdar a condição jurídica da mãe. Porém, devido à falta de regulamentação legal, essas crianças ficavam entregues à sorte daqueles que as batizavam. Como não havia uma norma a ser seguida, a decisão do clérigo se tornava soberana.

Como Alinnie Moreira e Isabel dos Reis apontam, em muitos casos essas crianças também deveriam servir aos concessionários de suas mães. Muitas vezes os filhos de africanas livres eram enviados para aprender profissões, como foi o caso das filhas de Carolina, que foram enviadas à Corte para aprender costura. Isabel dos Reis mostra que algumas instituições, ao conceder o direito ao aprendizado, privavam essas crianças do convívio materno⁶⁵.

Para solucionar o dilema, foi solicitado ao vigário da Freguesia do Paquequer que enviasse cópias dos registros de batismo das meninas. Em 12 de novembro de 1857, este vigário retornou o pedido dizendo que não havia naquela localidade nenhum registro sobre tais crianças, uma vez que, na época em que elas teriam sido batizadas, Santo Antônio do Paquequer ainda não tinha sido elevado à categoria de vila. A fazenda do Dr. Frougeth pertencia, primeiramente, à Freguesia de São José do Rio Preto e depois à de Magé. O vigário revelou, entretanto, que

(...) por outras indagações feitas, consta que foram baptizadas [as filhas de Carolina] por um certo padre da Costa, que já morreu em Portugal, quando costumava dizer Missa, e administrar sacramentos por todas as Fazendas destes lugares; como também consta que o tal padre da Costa nunca fez assento algum, e nem costumava dar parte, como devia, aos respectivos vigários⁶⁶

⁶⁵ REIS, op. cit.

⁶⁶ AN. GIFL. 6D 136. *Depoimento de Carolina, Conga.*

Dessa forma, não se sabia qual a condição social das meninas e, por conseguinte, o que seria feito de suas vidas. Quando foi estabelecido que Maria, Eva e Balbina deveriam ter sido batizadas por este tal padre da Costa, não foram feitas outras investigações a fim de saber se realmente não havia registro de batismo das meninas. O processo não dá nenhuma informação além dessas. Considerando a afirmação de Sidney Chalhoub de que todo africano era cativo até que se provasse em contrário, e que os africanos livres tinham que provar sua liberdade, elas provavelmente não foram consideradas livres, uma vez que nenhum registro de prova de liberdade foi encontrado⁶⁷. O autor alega que essa era uma forma de manter os africanos sob o controle das autoridades e de seus concessionários, além de evitar um grande contingente de negros emancipados nas ruas. Chalhoub desenvolve este argumento para africanos adultos cuja liberdade fosse contestada; entretanto, a hipótese de que o mesmo pensamento fosse estendido para crianças filhas de africanas livres para as quais registros de liberdade não pudessem ser encontrados não parece absurda.

Entretanto, as últimas folhas deste longo processo guardam as palavras de Carolina. No dia 24 de novembro de 1857, ela foi levada a Secretaria de Polícia da Corte e deu seu segundo depoimento ao Chefe de Polícia⁶⁸. Ainda que tais palavras tenham sido escritas (e talvez em alguma medida interpretadas antes de serem registradas) por um escrivão, é possível levantar algumas questões interessantes a partir deste depoimento. Afinal, depois de mais de dois meses solicitando informações de vigários, e de mais de quatro meses após ouvir e praticamente ignorar as informações dadas pela africana, Carolina foi finalmente ouvida⁶⁹. Talvez esse novo depoimento, mais substancial e com questionamentos mais profundos, esteja relacionado à querela que se tornou a decisão sobre o futuro de suas filhas. Porém, as declarações dadas por ela não se limitam a isso: Carolina falou sobre sua fuga, seu casamento, suas filhas e os castigos físicos sofridos.

Quando questionada se suas filhas tinham sido batizadas no tempo em que servira a

⁶⁷ CHALHOUB, Sidney. *A Força da Escravidão. Ilegalidade e Costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

⁶⁸ O primeiro depoimento de Carolina havia sido dado em 2 de julho de 1857. Porém, não continha transcrição de suas declarações. O escrivão apenas declara que “com efeito e casada com o preto escravo do dito Doutor, de nome Domingos, de quem teve 4 filhos, dos quaes morreu um ultimamente, e que dos tres restantes acham-se duas, de nomes Maria e Eva (que sofre de ataques epilepticos) em casas de mestres de costura n’esta cidade, conservando a terceira, chamada Balbina, em sua companhia, na Fazenda em Paquequer, por ser idiota; e que finalmente e bem tratada e vive contente.” AN GIFÍ 6D 136, em dois de julho de 1857.

⁶⁹ AN. GIFÍ. 6D 136. *Depoimento de Carolina Conga*.

Aureliano ou ao Dr. Frougeth, Carolina alegou que os batismos haviam se dado no tempo de Aureliano. Eles teriam ocorrido em uma capela de Santa Rita, feito por um padre "João de Tal", sendo padrinhos de Maria um homem branco, filho de um vizinho chamado Thomaz Francisco (já falecido), e madrinha Nossa Senhora. Já Eva tinha sido batizada por um africano, Geraldo (também já falecido), e a africana Isabel. Balbina tinha sido batizada por um crioulo forro chamado José, e como madrinha tinha sido escolhida Nossa Senhora. Entretanto, não há indício de que tais registros tenham sido buscados. O depoimento de Carolina é a última peça do processo.

Finalmente, poucos dias após o depoimento de Carolina, em 11 de dezembro daquele ano de 1857, uma anotação informa que foi mandado passar carta de emancipação. O fato de que o Juiz de Órfãos mandou passar *carta de emancipação*, no singular, nos leva a crer que as filhas de Carolina não compartilharam a mesma alegria de sua mãe.

Voltando ainda um pouco aos dados do processo: os padrinhos das filhas de Carolina demonstram que ela estava inserida em uma rede de sociabilidade das mais diversas, que envolvia brancos, crioulos forros e africanos. Sua fuga da Fazenda do Paquequer também foi arquitetada por diferentes pessoas em diferentes posições sociais. Além disso, duas de suas filhas já haviam sido enviadas para aprender a religião e o ofício de costura e afastadas assim do convívio da mãe, embora Eva tenha sido destinada a quatro mestras diferentes e retornado à sua companhia⁷⁰. É possível que Carolina não conhecesse nenhuma dessas mestras, mas sua filha havia transitado por diversos espaços, o que está em consonância com a perspectiva de que os africanos livres e sua prole foram inseridos nos mais diversos âmbitos da sociedade oitocentista.

Os africanos livres tinham, portanto, possibilidades de se associar às mais diferentes pessoas e conhecer seus direitos e as leis que cobriam sua situação. Esse tipo de penetração de africanos na sociedade e a associação com diferentes tipos de pessoas em diferentes espaços, fossem elas escravas ou livres, já foi abordado em diferentes situações em extensa bibliografia⁷¹, e, como mostra o caso de Carolina, era um meio de conseguir informações e auxílio para agir em pedidos de emancipação. O próximo caso que será analisado revela que as amizades e relações

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ CONRAD, Robert. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil* São Paulo: Brasiliense, 1985. CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990; FARIAS, Juliana Barreto [et al.]. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2006; AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos*. Campinas: UNICAMP, 2010; CHALHOUB, A *Força da Escravidão...* op. cit. BEZERRA, op. cit. MATTOS, Hebe (org). *Díspora negra e lugares de memória*. Niterói: EdUFF, 2013; entre muitos outros.

que Carolina construiu eram fortes o suficiente para acompanhá-la mesmo quando as mudanças de concessionários a levavam para longe de seus pares.

Delfina, africana livre confiada à esposa de Aureliano Coutinho, segundo concessionário de Carolina, residente na Corte, é a prova disso. Como já apontado, Carolina cumpriu tempo de serviço sob a tutela de Aureliano entre 1846 e 1851, quando foi transferida para o Dr. Frougeth. Ao que tudo indica, parte do tempo que ela cumpriu sob a tutela de Aureliano foi passado na Freguesia de Santana, na Corte⁷². Em algum momento entre 1846 e 1851, ela foi transferida para a Fazenda do Paquequer onde, em 1851, passou para o domínio de Francisco Frougeth, e ali viveu até 1857, ano em que tentou e conseguiu sua emancipação. Não foram encontrados registros que afirmem que durante esse período Carolina tenha frequentado a Corte, qualquer que fosse o motivo. Porém, um pequeno detalhe nos faz acreditar que isso é possível: Delfina, que ainda vivia na Freguesia de Santana, visitou Carolina no período em que esta esteve detida na Casa de Correção da Corte para aguardar julgamento. Uma vez que Delfina residia na corte, servindo à esposa de Aureliano, já falecido, no momento em que Carolina pediu emancipação, é de supor que ambas tenham se conhecido no período em que a primeira também residia neste local. No mínimo seis anos depois da mudança de Carolina, Delfina lhe prestou uma visita e lhe concedeu uma informação valiosa: a localização de uma de suas filhas.

“(...) Para que fujão, e se entreguem como ela à devassidão”: Delfina e a liberdade que, se somente para ela, não era suficiente

Em dezoito de fevereiro de 1857, quando esta história de Delfina se inicia, ela já era uma mulher livre, ou, ao menos, ostentava o título de africana livre finalmente emancipada. Não sabe-se quando nem como ela conseguiu sua emancipação, nem quais tipos de serviços ela executava. Conhece-se apenas que ela já havia cumprido no mínimo seus 14 anos de serviço, não sendo impossível que ela tenha ficado sob a custódia de seus concessionários por ainda mais tempo.

⁷² O fato de Carolina ter alegado que batizara suas filhas “no tempo do Sr. Aureliano na Capella de Santa Rita” indica que ela residiu neste local por algum tempo. AN, GIFÍ 6D 136. Depoimento de Carolina Conga em 24/11/1857.

Delfina havia sido confiada a Aureliano de Oliveira Coutinho, o Visconde de Sepetiba,⁷³ segundo concessionário de Carolina. Aureliano fora Presidente da Província do Rio de Janeiro, e havia falecido em 1855⁷⁴, deixando seus africanos livres e escravos aos cuidados de sua esposa, a Viscondessa de Sepetiba.⁷⁵ Contudo, após receber sua emancipação, Delfina não se deu por satisfeita: ela queria que seus antigos companheiros de casa e serviços também fossem livres. Esse seu desejo se manifestava na tentativa de convencê-los de que eles deveriam fugir a fim de entrar com pedido de emancipação. É desconhecida a forma como Delfina conseguiu sua liberdade, porém a possibilidade que ela mesma tenha fugido e, por isso, tentava convencer os amigos ou familiares a fazerem o mesmo não parece uma ideia absurda. Já foi visto anteriormente que Carolina o fez, bem como que este não era um recurso incomum.

A tentativa de Delfina de incentivar a fuga de seus conhecidos não foi, contudo, vista com bons olhos por sua antiga concessionária. A Viscondessa se sentiu ameaçada com a possibilidade de a africana conseguir persuadir seus africanos livres e escravos à fuga e, por isso, ela decidiu recorrer à justiça como forma de silenciar Delfina. A viúva recorreu à justiça perseguindo o que acreditava ser seu direito, manter os africanos livres sob seu poder. Isso gerou um processo curto, porém significativo para pensar a influência que concessionários ainda poderiam manter mesmo após a emancipação dos africanos livres.

Beatriz Mamigonian aponta que a liberdade após a emancipação não era completa, uma vez que o africano ou africana deveria manter o governo imperial informado de seu paradeiro e ocupação⁷⁶. Esta perspectiva estava inserida na ideia apontada por Jaime Rodrigues de que os africanos livres seriam elementos perigosos à ordem social e, por isso, deveriam ser mantidos sob estrito controle⁷⁷. O caso de Delfina demonstra que tal domínio sobre a vida de africanos livres não era exercido apenas no tocante à ocupação e moradia, mas que as autoridades imperiais também poderiam ser acionadas caso o comportamento dos africanos livres fosse considerado fora da norma, ou até mesmo ameaçador.

O processo referente a Delfina não contém nenhum depoimento dado por ela. Constam

⁷³ *Correio Mercantil*, edição de 28 de setembro de 1855, p. 3.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ Não foi possível saber o nome da Viscondessa. Dentre as notícias de jornal encontradas relacionadas à ela, quase todas abordam somente a questão da pensão que ela recebeu pela morte de seu marido e alguns eventos sociais, referindo-se a ela apenas por seu título.

⁷⁶ MAMIGONIAN, “Revisitando”... *op. cit.*

⁷⁷ RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, CECULT, 2000.

apenas alegações da Viscondessa, que dizia que a africana “anda actualmente em torno da [sua] casa (...) a seduzir as outras africanas que estão ao seu serviço, para que fujão e se entreguem como ela a devassidão”⁷⁸. Nesta primeira solicitação feita pela Viscondessa, alega-se que Delfina estava a tentar convencer outras africanas a fugir. Porém, em outra petição no mesmo processo, a Viscondessa alega que a africana estava persuadindo africanas e africanos livres, bem como escravos, todos herdados no momento de falecimento de seu marido⁷⁹.

A “devassidão” alegada pela Viscondessa de Sepetiba era uma alegação recorrente em processos contra africanas livres. Seu comportamento, sua vida sexual e suas relações de amizade eram vistos como degradantes e não dignos, principalmente quando comparados ao que era esperado de uma mulher branca da Corte⁸⁰. Maciel Henrique Silva analisou o caso da africana livre Cândida, vendeira na Recife do século XIX. Cândida, ao requisitar emancipação, teve seu comportamento questionado, tendo sua concessionária inclusive insinuado que ela se prostituía e, com isso, havia persuadido as testemunhas que falaram em seu favor⁸¹. Silva expõe que era comum que senhores e concessionários fizessem comentários negativos a respeito do comportamento de africanos livres e de escravos, como forma de controle de quem seria admitido nos ambientes criados e frequentados por tais senhores. Porém, comentários insinuando má conduta sexual, ao que tudo indica, seriam muito mais frequentes no tocante às africanas. Isso pode ser explicado pelo intenso controle do corpo e da sexualidade feminina em voga no século XIX, que permeava as atitudes dirigidas a elas, qualquer que fosse a condição social. Porém, o fato de ser africana agravava essa situação, uma vez que os africanos de uma maneira geral eram vistos como seres sem moral ou costumes. Como Verena Stolke ressalta, a dicotomia entre mulheres de ascendência européia/livres/de boa família e mulheres de ascendência africana/cativas reforçava esses estereótipos, criando tais relações de poder que, no caso analisado, influenciaria no momento do pedido de emancipação⁸².

A Viscondessa de Sepetiba solicitou, então, que Delfina fosse recolhida à Casa de Correção da Corte ou enviada a outra província, a fim de que esta não a incomode mais. O processo é encerrado com a declaração do Chefe de Polícia da Corte, que afirma que a suplicante está “no

⁷⁸ AN 6D 136. *A Viscondessa de Sepetiba*, em 18/02/1857.

⁷⁹ AN 6D 136. *A Viscondessa de Sepetiba*, sem data.

⁸⁰ SILVA, op. cit.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² STOLKE, Verena. “O enigma das intersecções: classe, ‘raça’, sexo, sexualidade. A formação dos impérios transatlânticos do século XVI ao XIX”. *Estudos Feministas*, Florianópolis, 14(1): 336, janeiro-abril/2006, pp. 15-42.

caso de obter favorável deferimento”⁸³. Não há informação, portanto, referente ao destino dado à Delfina. Porém, através de sua participação no processo de Carolina, cerca de dez meses depois, pode-se deduzir que ela não foi enviada à outra Província e que, caso tenha sido recolhida à Casa de Correção, não ficou lá durante muito tempo.

Em setembro do mesmo ano em que a Viscondessa fez sua solicitação, Carolina se encontrava no meio de seu processo de emancipação. Como dito, ela havia fugido da casa de seu concessionário, levando uma de suas filhas, Eva. Tendo sido recolhida à Casa de Correção sem a menina, que ficou aos cuidados de Amália, em Petrópolis, a africana foi mantida na instituição até o final do desenrolar de seu processo. Carolina alegou no seu depoimento de 24 de novembro de 1857 que sabia do paradeiro de sua filha porque “a Africana Delfina indo visitá-la a Casa de Correção lhe contara isto”⁸⁴.

Delfina é, sem dúvida, um nome comum no século XIX. Uma busca rápida na Hemeroteca Digital Brasileira⁸⁵ revela 439 ocorrências deste nome nos jornais, somente na década de 1850. Porém, acredito que a Delfina que visitou Carolina seja a mesma que foi vítima do processo iniciado pela Viscondessa, devido ao fato de que tanto Carolina quanto a Delfina à qual o processo da Viscondessa de Sepetiba se refere serviram à Aureliano de Oliveira Coutinho, e também pelo fato de Delfina ter se engajado na tentativa de emancipar os africanos com quem ela dividiu o posto de trabalho. Tendo ela essa vontade de emancipar sua rede de sociabilidade – que poderia, também, estar ligada a um desejo de vingança contra sua antiga concessionária –, não seria de se espantar que visitasse uma amiga num momento conturbado relacionado, também, à emancipação. Indagando como a pessoa que visitou Carolina teria obtido informações sobre Eva, a possibilidade de ser a mesma pessoa é ainda maior. Eva se encontrava vivendo com Amália, filha de Aureliano e, provavelmente, também filha da Viscondessa, o que possibilitaria que as duas se conhecessem e mantivessem contato.

Delfina visitou Carolina na Casa de Correção entre os meses de setembro e novembro de 1857. Isso significa que ela não poderia ter sido mandada para outra província após a solicitação da Viscondessa, feita em fevereiro. Ela pode, sim, ter sido recolhida à Casa de Correção, mas se este foi o caso, por algum motivo ela foi liberta. Talvez ela tenha demonstrado que poderia “viver sobre si”, ou tenha conseguido alguma forma de sustento. Não há informações sobre isso,

⁸³ AN GIF1 6D 136. *A Viscondessa de Sepetiba*, em 18/02/1857.

⁸⁴ AN GIF1 6D 136. *Depoimento de Carolina Conga*, em 24 de novembro de 1857.

⁸⁵ memoria.bn.br

mas é importante ressaltar que, apesar da tentativa de silenciamento feita pela sua ex-concessionária, Delfina continuava auxiliando africanos livres que buscavam emancipação, como fez com Carolina.

Rosalyn Terborg-Penn argumenta que mulheres africanas - ou de ascendência africana - na diáspora valorizavam dois objetivos principais: desenvolver estratégias de sobrevivência e construir redes de mulheres que proporcionassem apoio e confiança mútua⁸⁶. Penn ressalta que tais estratégias eram passadas como valores entre mulheres africanas de geração em geração, sendo carregadas como ideais durante a diáspora. Formar tais redes seria, de acordo com Penn, uma forma de construir suporte em momentos de necessidade típicos de mulheres, como gravidez e cuidado com os filhos. Não há informações sobre as idades de Carolina e Delfina ao fazerem a travessia atlântica, mas, segundo Rosalyn Terborg-Penn, mesmo as meninas mais jovens já faziam parte dessas redes de apoio mútuo⁸⁷, o que significa que as duas africanas livres podem ter trazido tais valores com elas, mesmo se tivessem sido traficadas enquanto crianças.

Delfina e Carolina, após a emancipação, se encontrariam na situação de precisar prover o próprio sustento, procurando alternativas de sobrevivência. Carolina era casada com Domingos, escravo, e quanto a Delfina, não sei se tinha cônjuge ou filhos. Uma vez libertas, um serviço que atraía muitas mulheres africanas ou crioulas era a venda de alimentos nas ruas. Sheila de Castro Faria argumenta que mulheres libertas muitas vezes poderiam ser empurradas ao comércio pela pobreza na qual viviam após a conquista da liberdade⁸⁸.

Faria defende que “a mulher forra, em particular a mulher forra africana, tinha condições sociais e econômicas especiais que a tornavam detentora de um poder econômico só muito recentemente detectado”⁸⁹. O argumento da autora se baseia no fato de que as africanas traziam consigo a experiência e um sentido de valor social do comércio como feito na África, enquanto os homens africanos e as mulheres brancas viam o comércio como uma atividade indigna. Isso as possibilitou ingressar no comércio de rua de forma significativa, favorecendo o acúmulo de pecúlio. Faria trata de mulheres forras, ex-escravas, porém acredito que, dada a proximidade entre africanos livres e escravos, o mesmo poderia ter se aplicado às africanas livres após

⁸⁶ TERBORG-PENN, Rosalyn. “Slavery and Women in Africa and the Diaspora” in: TERBORG-PENN and RUSHING, op. cit. p. 217

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ FARIA, Sheila Castro. “Mulheres forras: riqueza e estigma social”. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro, n. 9, p. 65-92, jul. 2000, p. 79

⁸⁹ Ibidem, P. 69-70.

emancipadas. De fato, africanas livres que conseguiam pecúlio não eram casos incomuns. Maciel Henrique Silva cita o caso da africana livre Cândida, já mencionada anteriormente. Ela foi alugada por sua concessionária e era empregada como vendeira de fatos, pagando 480 réis diários de aluguel. Em seu requerimento de emancipação, o advogado de Cândida alega que, sendo ela capaz de pagar a quantia acima à sua concessionária, além de conseguir dinheiro para manter seus gastos pessoais, ela com certeza já tinha adquirido modos de “viver sobre si”. Além disso, Silva ressalta que Cândida possuía uma “indústria”, um negócio próprio pelo qual ela conseguia seus lucros.

Não sabe-se o destino que as duas africanas tiveram. Porém, Delfina, ao que tudo indica, continuou a viver na corte, local propício para o trabalho como vendeira ou quituteira. Carolina, por sua vez, era casada com um escravo que vivia em Magé, o que pode provavelmente tê-la mantido naquela área. A Vila de Magé na década de 1850 era também um local com intensa atividade comercial, além de existir naquela região uma grande quantidade de africanos livres. Essa concentração de africanos e crioulos, as chamadas pessoas de cor, criava um ambiente favorável à nova fase na vida de Carolina na qualidade de emancipada. Como foi tratado ao longo deste trabalho, as redes de sociabilidade formadas por pessoas que compartilhavam a condição jurídica ou as formas de trabalho e exploração foram extremamente importantes para a criação e manutenção das múltiplas formas de vida de africanos e seus descendentes nas Américas.

Quanto a Delfina, pode ter se engajado no comércio. Pode ter casado, tido filhos. Pode ter conseguido ajudar alguns outros africanos livres a obter emancipação. Pode, inclusive, não ter feito nada disso. Não há muitos detalhes sobre a história de vida de Delfina, mas pode-se afirmar que, seja qual for o significado atribuído à sua carta de emancipação, a africana verdadeiramente acreditava que ela e os outros africanos livres e escravos eram merecedores da liberdade.

Neste capítulo, apresentei alguns casos de africanas livres que, através de batalhas judiciais, conquistaram seu direito final à liberdade. Isto só era possível, contudo, porque a possibilidade de requisitar emancipação se encontrava inserida na lei de 1831, a mesma que regulamentou a categoria de africanos livres, bem como em várias deliberações jurídicas sobre a categoria, que foram abordadas ao longo deste trabalho. Dessa forma, entende-se que as leis que regulamentavam os africanos livres e, por conseguinte, limitavam suas formas de vida, eram as mesmas que lhes ofereciam um campo de ação no qual criar estratégias para a liberdade. Mesmo

quando não demonstravam isso claramente em movimentos coletivos ou revoltas abertas, os africanos livres carregavam consigo a compreensão de que pertenciam a uma categoria diferenciada de trabalhadores, e levaram esse entendimento para seus postos de trabalho e suas relações de sociabilidade. A lei de 1831 estabelecia que esses indivíduos eram livres, porém eles eram submetidos a trabalho compulsório, muitas vezes em condições piores que as dos escravos. Mas o universo jurídico que os regulava impunha um campo de ação para os africanos livres, e era nestes termos que eles pleiteavam sua liberdade após o período de tutela de 14 anos, demonstrando que sabiam quais eram suas obrigações e direitos.

É importante ressaltar que, em todos os casos de emancipação tratados no decorrer deste trabalho, são as próprias africanas livres que buscam sua liberdade e lutam por ela, conquistando após muitos percalços. Com isso, ressalta-se a agência destes africanos e africanas, bem como as formas utilizadas por eles para conseguir sua emancipação. Não era ao acaso que tais africanos livres requisitavam sua emancipação: eles sabiam que poderiam o fazer. As redes de solidariedade, amizade e sociabilidade que haviam construído na nova terra, mesmo em condições tão adversas, eram fatores cruciais nesse momento final da tutela. Tais redes possibilitavam troca de informações, ajuda mútua, testemunhos e, por que não, um alívio para a dura vida de trabalho à qual elas e eles estavam submetidos.

Conclusão

Ao contrário da historiografia sobre a escravidão, as pesquisas sobre africanos livres ainda são poucas e recentes no Brasil. Talvez seja por isso que, em muitas ocasiões, esta categoria de pessoas tenha sido incluída nas análises feitas sobre os cativos, sendo entendida como vivendo uma disfarçada escravidão. Os africanos livres seriam, neste tipo de análise, uma das figuras que surgiram num momento de transição do trabalho compulsório para o trabalho livre.

Entretanto, o século XIX foi um momento de acentuação das formas de trabalho compulsório não só no Brasil, mas em todo o mundo atlântico e, sob esta perspectiva, os africanos livres representavam uma das formas deste tipo de trabalho. Portanto, perceber tal grupo como vivendo uma disfarçada escravidão seria reduzir as possibilidades de análise. A historiografia tem trabalhado com as especificidades e particularidades que africanos livres enfrentavam, o que permite pensa-los enquanto um grupo de pessoas que, apesar de heterogêneo, comungava de uma característica em comum, que os diferenciava dos cativos: sua liberdade tutelada, regida, no Brasil, pela lei de 1831.

A questão jurídica se torna, então, um dos pontos chaves para compreender e examinar esta categoria. Os tribunais e todas as instâncias legais nas quais africanos livres buscaram sua liberdade se configuravam como um campo de ação para estas pessoas, no qual sua condição jurídica os diferenciava de outros grupos. Entretanto, isso não significa que africanos livres e cativos não tenham convivido, estabelecido redes de solidariedade, casado, apadrinhado filhos uns dos outros, ou se relacionado de outras formas. Pensar africanos livres como uma categoria diferente dos escravizados significa, então, fazer uma análise que contemple as formas pelas quais estas pessoas agiam na sociedade, e também pelas quais a sociedade agia sobre elas.

No Rio de Janeiro, foi encontrado um número proeminente de africanos identificados com nações oriundas da região centro ocidental da África. Percebe-se, então, que o fluxo centro-ocidental prevalece nos grupos de africanos livres analisados, tanto nos desembarques, como entre aqueles na estrada de Magé a Sapucaia, e também entre aqueles que realizam seus pedidos de emancipação. Portanto, isto vem a reforçar a perspectiva já abordada pela historiografia sobre

a continuidade do fluxo do tráfico, mesmo após este ter sido declarado ilegal. Dessa forma, pode-se destacar que a cultura bantu, majoritária naquela região da África e com presença expressiva em todo o Rio de Janeiro, continuava significativa na importação de africanos mesmo após a lei de 1831.

Ao serem levados para seus postos de trabalho, os africanos e africanas livres carregavam consigo essa bagagem cultural bantu, além de seus conhecimentos prévios trazidos da África. No Recôncavo da Guanabara, os africanos cedidos à *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* encontraram um ambiente permeado por africanos centro ocidentais e seus descendentes, e ajudaram a moldar e reforçar a face bantu daquela região. Na Corte do Rio de Janeiro, aqueles oriundos do *Brilhante*, além de trabalhar naquele espaço urbano, puderam encontrar também outros africanos vindos da região centro-ocidental da África, além de articular suas fugas e suas redes de sociabilidade.

Portanto, para esta análise, foi importante ressaltar que a África Centro Ocidental e o Brasil não formavam apenas dois lugares separados por um oceano, mas sim um contínuo cultural e social conectado por este oceano. Esta perspectiva possibilita compreender todas as interações e influências de um lado e de outro como uma via de mão dupla, entendendo que os africanos trazidos pelo tráfico ilegal representaram uma continuidade neste processo.

Ainda se tratando do tráfico ilegal, é importante ressaltar os agentes que participavam deste comércio. Uma variada gama de pessoas estava envolvida na viagem até a África, a compra dos africanos, a volta do navio com os cativos e sua venda nas Américas. Durante o período da ilegalidade, era necessário disfarçar este comércio, e, para isso, diversos subterfúgios foram utilizados. Alegações falsas de locais de embarque, escala e desembarque, falsos manifestos de carga e a tentativa de passar os africanos por colonos foram alguns deles. Além disso, era uma estratégia recorrente a utilização de uma pessoa que não fosse brasileira (muitas vezes um português), que se passaria por capitão do navio, a fim de inviabilizar o julgamento da Comissão Mista – uma vez que esta só poderia apreender e julgar navios brasileiros com comandantes brasileiros. Mesmo após a confirmação da nacionalidade brasileira de navio e tripulação, o julgamento poderia ser atrasado por diversos outros fatores ligados aos agentes do tráfico. Fugas, falsas doenças (com o objetivo de conseguir uma transferência para o hospital e,

talvez, fugir no processo) e recursos eram algumas das tentativas engendradas por comandante e tripulação a fim de evitar condenação.

Após receberem a condição jurídica de livres, os africanos apreendidos nos navios ilegais eram cedidos para um período de aprendizado pelo trabalho, que, na maioria das vezes, tinha muito de trabalho, mas pouco de aprendizado. A historiografia tem revelado estudos sobre as formas de trabalho de africanos livres em instituições públicas, como a Fábrica de Pólvora da Estrella, a Fábrica de Ferro São João de Ipanema, entre outras. Há, também, alguns estudos sobre africanos livres prestando serviços a arrematantes particulares. Ressalto, neste estudo, as formas de trabalho de um grupo entre eles, que foi levado a abrir estradas para uma companhia particular, a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia*.

Sendo uma companhia privada com concessões públicas recebendo incentivos econômicos governamentais, a *Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia* não era única. Ela está inserida numa forma de concessão bastante comum no século XIX, compartilhando tal forma de financiamento com outras companhias que construíam estradas normais e estradas de ferro. Seus donos e acionistas eram homens de grande prestígio econômico e social na corte, o que pode ter facilitado as negociações tanto econômicas, como aquelas que deram origem à cessão de africanos livres.

O grupo ora analisado, majoritariamente masculino, realizou tarefas como abertura de caminhos, construção e manutenção de pontes, atalhos, barreiras e de um canal. As poucas mulheres que compunham este grupo podem também ter trabalhado nos serviços mais pesados de abertura de estradas, mas as barreiras podem ter servido de postos de trabalho para elas, uma vez que nestes locais poderiam trabalhar em serviços internos de limpeza e conservação, ou até mesmo como vendeiras.

É importante ressaltar que o trato com africanos livres respondia a uma dinâmica diferente do trato com os cativos. Por exemplo, a companhia deveria contar com um administrador de africanos livres, e este deveria enviar comunicados frequentes aos curadores de africanos livres da corte, a fim de manter os últimos informados sobre a situação dos africanos. Sua condição jurídica não permitia que fossem tratados da mesma forma que os escravos. O trabalho dos africanos livres deveria servir a um propósito de aprendizado, e não apenas de exploração. Dessa forma, ainda que os concessionários e empresas pudessem intencionar

transformar africanos livres em cativos, e por mais que possam ter conseguido em alguns casos, eles não viviam sob uma forma de escravidão.

Considerando um corte de gênero, as diferentes formas de sociabilidade dos africanos livres também foram objeto deste estudo. Tal corte foi escolhido para enfatizar as diferentes condições de vida e trabalho às quais as mulheres na diáspora foram submetidas. No caso das africanas livres, a historiografia brasileira ainda possui uma lacuna a este respeito, ao contrário do caso das mulheres escravizadas e forras, para as quais existe uma gama de trabalhos.

Mulheres na diáspora possuem especificidades que precisam ser levadas em consideração ao fazer qualquer análise que as contemple, e é a isso que serve o recorte aqui escolhido. O trabalho que era considerado tipicamente feminino no século XIX – como ama de leite, lavadeira e vendeira –; a geração e cuidado dos filhos; e as imagens e percepções geradas pelo fato de ser mulher e africana na corte brasileira eram algumas delas. A dicotomia entre mulheres de ascendência européia/livres/de boa família e mulheres de ascendência africana/cativas reforçava os estereótipos pelos quais as últimas eram vistas, criando relações de poder que influenciariam no cotidiano das mesmas e em diversas situações, como por exemplo no momento do pedido de emancipação.

A condição jurídica dos filhos e filhas de africanas livres era ainda mais nebulosa que a de suas mães. Não havendo nenhuma determinação jurídica que as contemplasse, essas crianças tinham seus destinos sujeitos às decisões arbitrárias dos sacerdotes que realizassem seus registros de batismo. Sua condição jurídica seguiria aquilo que fosse registrado naquele momento, apesar de serem filhos e filhas de mulheres livres. Entretanto, muitas vezes tais registros não eram ao menos consultados, e os destinos das crianças não chegaram até nós. Na maioria dos casos conhecidos de filhos e filhas de africanas livres, estes se tornavam trabalhadores compulsórios como suas mães. Se em algum momento eles conseguiram emancipação jurídica, ainda é uma questão sendo trabalhada na historiografia.

Captura, travessia atlântica, trabalho e emancipação. São quatro momentos que norteiam a análise aqui exposta, e que marcaram profundamente a vida daqueles africanos livres. Entretanto, cabe aqui ressaltar que estes momentos não definiam o que estas pessoas eram. Provavelmente, em sua maioria, eles e elas nasceram livres na África, e muitos deles conseguiram a liberdade depois de anos de serviços, terminando a vida livres como tinham

nascido. O período de tutela era, então, uma parte da vida destes africanos que não pode ser considerado a única, nem mesmo aquela que os definiria.

A história do negro no Brasil é vastamente documentada, analisada e estudada. O campo da escravidão, um dos maiores na nossa historiografia; os estudos de pós abolição; as análises sobre o movimento negro; o cotidiano escolar periférico e afro descendente; as religiões de matriz africana; a capoeira, o jongo e outras heranças culturais. São poucos exemplos dentro de uma enorme esfera de possibilidades de análise que visam reconstruir e valorizar um passado que começou na África e que tem seus desdobramentos até hoje. Em se tratando de Baixada Fluminense, local de fala onde este estudo foi concebido e elaborado, uma grande maioria afro descendente faz necessário que se estude e examine cada vez mais este passado, reforçando-o e fazendo com que as histórias dos trabalhadores braçais e das mulheres diaspóricas (e seus filhos) no século XIX, bem como de todos os seus descendentes, sejam conhecidas e valorizadas mais e mais.

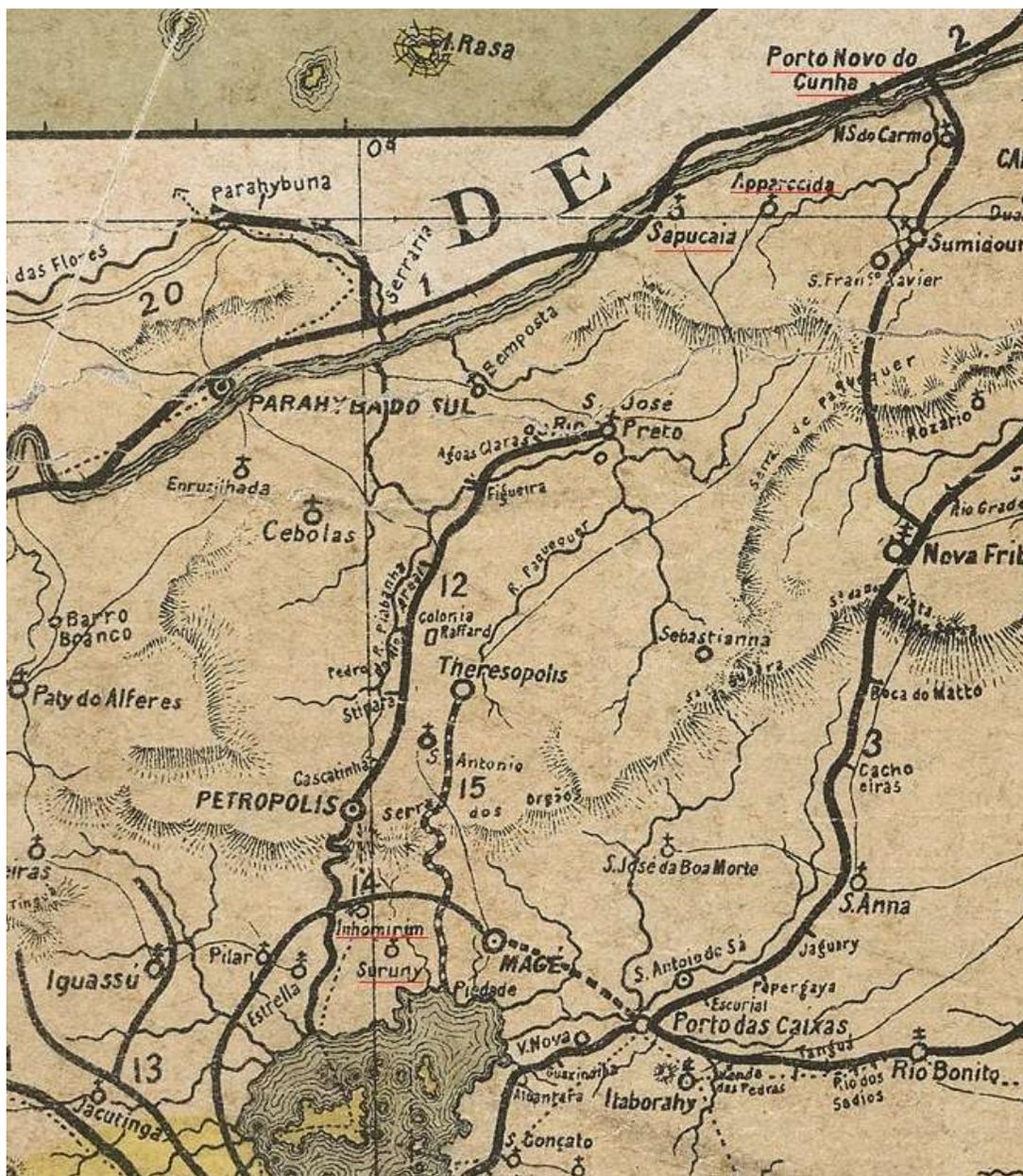
Anexos

Mapas

1. Província do Rio de Janeiro em 1888.



2. Detalhe do mapa anterior, onde se veem (sublinhados em vermelho) Sapucaia, o Porto Novo do Cunha, as freguesias de Aparecida, Inhomirim e Suruí.



3. Nova Carta Chorographica da Província do Rio de Janeiro, 1866, editada, onde se vê (sublinhados em vermelho) o Porto Novo do Cunha, Paquequer, a Serra do Capim.



Lista de Fontes

- Arquivo Histórico do Itamaraty

Fundo Comissões Mistas. Processos de captura dos seguintes navios:

Brilhante: Lata 04, Maço 03

Cidade de Angra: Lata 07, Maço 04

Deligente: Lata 10, Maço 01

Diana: Lata 10, Maço 04

Esmenia: lata 14, Maço 01

Espadarte: Lata 14, Maço 02

Estrela do Mar: Lata 15, Maço 02

Feliz: Lata 15, Maço 04

Leal: Lata 19, Maço 02

Nova Inveja: Lata 32, Maço 02

Novo Destino: Lata 24, Maço 02

Perpétuo Defensor: Lata 26, Maço 03

Pompeo: Lata 26, Maço 05

Recuperador: Lata 27, Maço 03

Três Amigos: Lata 30, Maço 03.

- Arquivo Nacional

Processos referentes aos pedidos de emancipação dos seguintes africanos livres:

Carolina Conga: GIFÍ 6D 136

Delfina: GIFÍ 6D 136

Dionizia Angola: GIFÍ 6D 136

Prisca Benguela: GIFÍ 6D 136

Vicente Congo: GIFÍ 6D 136

Outros códigos:

Código 400: Registros de africanos mortos

Código 184, volumes 1 e 2: Registro de africanos emancipados a bordo dos seguintes navios: Emilia, Destemida, Camilla, Duquesa de Bragança, Santo Antonio, Rio da Prata, Continente, Novo Destino, Orion, Cezar, Brilhante, Feliz, Deligente, Carolina, Especulador, Ganges, Leal, Pacote de Benguela e Assuceira.

- Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

Fundo Presidente de Província

Notação 003, Maço 13

Notação 0072, Maço 08.

Notação 0432, maço 02

Notação 0529, Maço 02

Notação 0735

Notação 0822

- Jornais (todos encontram-se disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira, no site memoria.bn.br)

Diário do Rio de Janeiro

Seguintes edições:

26/07/1830, p. 03.	25/01/1839, p. 02.	22/05/1847, p. 01
24/11/1832, p. 04	05/02/1839, p. 04.	13/09/1847, p. 02
14/01/1834, p. 02.	08/03/1839, p. 02.	20/05/1848, p. 01
14/09/1835, p. 01	11/05/1840, p. 04	09/01/1852, p. 02
15/02/1836, p. 01	23/12/1842, p. 04.	04/09/1855, p. 02
03/11/1837, p. 02	05/03/1846, p. 02.	14/04/1874, p. 02
14/07/1838, p. 02		

Aurora Fluminense, edição de 14/12/1834, p.1.

Correio da Victoria, edições de 15/02/1854, p. 01, e de 12/10/1859, p. 03.

Correio Mercantil, edições de 28/09/1855, p. 3, e 29/10/1855, p. 1.

Correio Oficial, edições de 12/07/1834, p.1; e 10/07/1838, p. 2.

Marmota Fluminense, 27 de dezembro de 1853, p. 4.

O Sete d'Abril, edição de 11/11/1834, p.5.

- Mapas

Biblioteca Nacional

Cartografia

Carta da Província do Rio de Janeiro, 1840. ARC. 012, 020, 030.

Província do Rio de Janeiro, 1888. ARC. 014, 04, 008.

Nova Carta Chorographica da Província do Rio de Janeiro. ARC. 032, 06, 035.

- Sites da Internet

Almanak Laemmert, 1848 até 1864.

<http://www.crl.edu/brazil/almanak>

Censo Imperial de 1872.

<http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/pop72/index.html>

Estatutos da Companhia da Estrada de Magé a Sapucaia:

<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=68775>

Relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro, anos 1846, 1847, 1851, 1853, 1854, 1855, 1862 e 1864.

http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro

Bibliografia

ADDERLEY, Rosanne Marion. *“New Negroes from Africa”: Slave Trade Abolition and Free African Settlement in the Nineteenth Century Caribbean*. Bloomington: Indiana University Press, 2006.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. “Prisão, Trabalho e Liberdade: Os africanos livres na construção da Casa de Correção do Rio de Janeiro, 1834-1864”. Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Maio de 2011, UFRGS.

_____. “Cárceres imperiais: A Casa de Correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional do Império, 1830-1861”. Tese de Doutorado em História. Campinas, SP, Unicamp: 2009.

ASIEGBU, Johnson U. J. *Slavery and the politics of liberation (1787-1861): A Study of Liberated African Emigration and British Anti-slavery Policy*. Longmans, Green and Co. Ltd, 1969.

AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos*. Campinas: UNICAMP, 2010.

BALANDIER, Georges. *Daily Life in the Kingdom of Kongo from the Sixteenth to Eighteenth Century*. George Allen and Unwin, 1968.

BENDER, Gerald J. *Angola under the Portuguese: Myth and Reality*. Berkeley, 1978.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

BEZERRA, Nielson. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro (1833-1888)*. Niterói: EdUFF, 2008.

_____. “‘Mosaicos da Escravidão’: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara”. Tese de Doutorado. Niterói: UFF, 2010.

_____. *Escravidão, Farinha e Comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro - século XIX*. Rio de Janeiro: APPH-CLIO, 2011.

_____. “Marinheiros e barqueiros africanos no Recôncavo da Guanabara, século XIX”. *Revista Recôncavo*, ano 1, nº 1, agosto-dezembro de 2011, pp. 4-19.

_____. *A Cor da Baixada: Escravidão, Liberdade e Pós-Abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias, RJ: APPH-Clio, 2012.

BROADHEAD, Susan Herlin. “Trade and Politics on the Congo coast: 1770-1870”. Boston University Graduate School, Ph.D., 1971, UMI Dissertation Services.

CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. New York: Cambridge University Press, 2013.

CAÍRES SILVA, Ricardo Tadeu. “O resgate da Lei de 7 de novembro de 1831 no contexto abolicionista baiano”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 301-340, Jan-Dez 2007.

CAVALHEIRO, Daniela. “Caminhos Negros: vida e trabalho dos africanos livres na construção da Estrada de Magé a Sapucaia (c. 1836-c. 1864)”. *Revista Ars Histórica*, nº 7, Jan./Jun. 2014, p. 41-59.

_____. “Africanos Livres, Trabalho e Liberdade: o Caso do Brigue Brillhante”. *Revista Recôncavo*, vol. 4, nº 6, 2014, pp. 22-41.

CLARENCE-SMITH, W. Gervase. *Slaves, Peasants, and Capitalists in Southern Angola (1840-1926)*. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

CONRAD, Robert Edgar. *World of Sorrow: the African Slave Trade to Brazil*. Baton Rouge: Louisiana University Press, 1986.

_____. “Neither Slave nor Free: the Emancipados of Brazil, 1818-1868”. *Hispanic American Historical Review*, 53, pp. 50-70, 1973.

_____. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil* São Paulo: Brasiliense, 1985.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

_____. *A Força da Escravidão. Ilegalidade e Costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CURTO, José C. *Enslaving Spirits: The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Leiden and Boston: Brill Academic Publishers, 2004.

DELGADO, Ralph. *História de Angola*. Benguela, 1948-1955. 4 Volumes.

ELTIS, David e ENGERMAN, Stanley L. “Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864”. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 46, n.º 2 (Maio de 1993).

FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flavio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; ARAUJO, Carlos Eduardo Moreira de. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2006.

FARIA, Sheila de Castro. “História da família e demografia histórica”. In: CARDOSO, Ciro Flamarion, e Vainfas, Ronaldo (orgs). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

_____. “Mulheres forras: riqueza e estigma social”. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro, n. 9, p. 65-92, jul. 2000.

FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of Slave Trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.

FLORENCE, Afonso Bandeira. “Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)”. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

_____. “Resistência escrava em São Paulo: A luta dos escravos da Fábrica de Ferro São João de Ipanema”. in: *Afro-Ásia* n.º 18, pp. 7-32, 1996.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FORTES, Alexandre. “O direito na obra de E.P. Thompson”. *História Social*, Campinas, n.º 2, pp 89-111, 1995.

GINZBURG, Carlo. “O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico”. In: *A micro-*

história e outros ensaios. Lisboa: Difel, 1989, p. 169-191.

HAWTHORNE, Walter. “‘Sendo agora, como se fôssemos, uma família’: laços entre companheiros de viagem no navio negreiro Emília, no Rio de Janeiro e através do mundo atlântico”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, nº 6, pp 7-29, julho-dezembro de 2011.

HILTON, Anne. *The Kingdom of Kongo*. Oxford, 1985.

JOHNSON, Howard. “The Liberated Africans in the Bahamas, 1811-1860”, *Immigrants and Minorities*, Mar.1988, vol.7 no.1 pgs.16-40

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000.

KLEIN, Herbert S. “Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico”. *Revista História*, São Paulo. 120. p..3-25, jan/jul. 1989

LOVEJOY, Paul E. *Identity in the Shadow of Slavery*. Nova Iorque: Continuum, 2000.

_____. “Identidade e a miragem da etnicidade. A jornada de Mahommah Gardo Baquaqua para as Américas”. *Afro-Ásia* 27: 2002, pp. 9-32.

_____. *Escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilizacao Brasileira, 2004.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres” *In*: FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp.389-412.

_____. “To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century”. Tese de Doutorado em História, University of Waterloo, Canadá, 2002.

_____. “Do que o Preto Mina é Capaz: etnia e resistência entre africanos livres”. *Afro-Ásia*, 24, pp.71-95, 2000.

_____. “O Estado nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a Lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872”. *Almanack, Guarulhos*, nº 02, pp. 20-37, 2º Semestre de 2011.

MACHADO, Rubens Mota. “O Sítio Morro da Saudade: Práticas de Arrendamento e Redes de Sociabilidade nas Freguesias de Marapicu na Segunda Metade do Oitocentos”. *Revista*

Recôncavo, vol. 4, no 6, 2014, pp. 42-57.

MARQUES, Danilo Luiz. “Sobreviver e resistir: os caminhos para liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)”. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: PUC-SP, 2013.

MATTOS, Hebe (org). *Diáspora negra e lugares de memória*. Niterói: EdUFF, 2013.

MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison, 1988.

MINTZ, Sidney W. e PRICE, Richard. *O Nascimento da Cultura Afro-Americana. Uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas/Candido Mendes, 2003.

MOURA, Zilda Alves de. “Africanos livres no Mato Grosso: experiências familiares e trabalho”. Anais do 6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, UFSC. Maio de 2013.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. “Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831-c.1870)”. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura, Campinas, SP, Unicamp, 2005.

_____. “Os africanos livres, sua prole e as discussões emancipacionistas: As famílias e a administração dos descendentes de africanos livres na Fábrica de Pólvora da Estrela (Rio de Janeiro, 1830-1860)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 161-200, Jan-Dez 2007.

NADALIN, Sérgio Odilon. *História e Demografia – Elementos para um Diálogo*. Campinas: ABEP, 2004.

NEVES, Lúcia M. Bastos P. Neves. “Estado e política na independência” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial, volume II (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

NOGUEIRA, Luiz Fernando Veloso. “Expectativa de vida e mortalidade de escravos: Uma análise da Freguesia do Divino Espírito Santo de Lamim – MG (1859-1888)”. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, nº 51, dez. 2011

OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. “Africanos livres” no Rio Grande do Sul: escravização e

tutela. Estudo Afro-Asiáticos, ano 29, nº1/2/3, 2007, p. 201-244.

PARRON, Tâmis Peixoto. “Política do tráfico negreiro: o Parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, pp. 91-121, Jan-Dez 2007.

POPINIGIS, FABIANE e SCHETTINI. “Apresentação do Dossiê Perspectivas de Gênero nos mundos do trabalho”. *Revista Mundos do Trabalho*. Volume 1, Número 2, 2009.

_____. “Maria Mina e as disputas pelo mercado de trabalho em Desterro, século XIX.” *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, 7, 1: 115-135, 2013.

REBELO, Manuel dos Anjos da Silva. *Relações entre Angola e Brasil (1808-1830)*. Lisbon, 1970.

REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. “A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888”. Tese de Doutorado em História. Campinas, UNICAMP: 2007.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J.M. de. *O Alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*. São Paulo: Companhia da Letras, 2010.

RODRIGUES, Jaime. “Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema”. *História Social*, nº 4/5, Campinas, SP, pp. 29-42, 1997/1998.

_____. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, CECULT, 2000.

_____. *De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

_____. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil Imperial*, volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 297-334.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “Magé na crise do escravismo: Sistema agrário e evolução econômica na produção de alimentos (1850-1888)”. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 1994.

SEDLACEK, Guilherme Babo. “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do encilhamento em meio à política republicana fluminense (1890-1895)”. Dissertação de Mestrado

em História, Rio de Janeiro, RJ, UFF, 2012.

SCHULLER, Monica. *'Alas, Alas, Kongo': A Social History of Indentured African Immigration into Jamaica, 1841-1865*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, Johns Hopkins Studies in Atlantic History and Culture, 1980.

_____, *Liberated Africans in nineteenth century Guyana: The 1991 Elsa Goveia Memorial Lecture presented at the University of the West Indies, Mona, Jamaica 18 April 1991*. University of West Indies Press, 1992.

SCOTT, James. "Exploração normal, resistência normal". *Revista Brasileira de Ciência Política*, nº 5. Brasília, pp. 217-243, janeiro-julho de 2011.

SEWELL, William H. Jr. "How Classes are made: Critical reflections on E. P. Thompson's theory of working class formation. E. P. Thompson's: Critical Debates". *Basi Blackwell*, Oxford. Julho, 1986.

SILVA, Maciel Henrique. "Uma africana 'livre' e a 'corrupção dos costumes': Pernambuco (1830-1844)". *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nos 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 123-160.

SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. "O resgate da Lei de 7 de novembro de 1831 no contexto abolicionista baiano". *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nº 1/2/3, Jan-Dez 2007, pp. 301-340.

SLENES, Robert Wayne Andrew. "Malungu, Ngoma Vem!: África Coberta e Descoberta No Brasil". *Revista USP*, São Paulo, v. 12, p. 48-67, 1992.

_____. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava*. Campinas, Unicamp: 2011.

SOARES, Luiz Carlos. *O "Povo de Cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho. "Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista". *Revista Tempo*, nº 3 (1998). pp. 73-93.

SOUSA, Jorge Luís Prata. *Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

STOLKE, Verena. "O enigma das interseções: classe, "raça", sexo, sexualidade. A formação dos impérios transatlânticos do século XVI ao XIX". *Estudos Feministas*, Florianópolis, 14(1): 336,

janeiro-abril/2006. Pp. 15-42.

TERBORG-PENN, Rosalyn and RUSHING, Andrea Benton (orgs). *Women in Africa and the African Diaspora: a reader* – 2nd ed. Washington DC: Howard University Press, 1996.

THOMPSON, E. P. “Antropology and the discipline of historical context”. *Midland History*. Nº 3, primavera de 1972, v. I, p. 41-55.

_____. *A Miséria da Teoria*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. *Senhores e Caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *A formação da classe operária inglesa, Volume I "A árvore da liberdade"*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THORNTON, John K. *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition, 1641-1718*. Madison: University of Wisconsin Press, 1983.

THORNTON, John K. *The Kongoese Saint Anthony: Dona Beatriz Kimpa Vita and the Antonian Movement, 1684-1706*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Campus, 2004

WARNER- LEWIS, Maureen. *Guineas other Suns: The African Dynamic in Trinidad Culture*. Dover, Mass.: The Majority Press, 1991.

_____. *Trinidad Yoruba: From Mother Tongue to Memory*. University of Alabama Press, 1996.

WILLIAMS, Daryle. *Broken Paths of Freedom: The Africans of the Slave Ships Cezar and Brilhante, 1838-1865*. Disponível em: <http://www.stanford.edu/group/spatialhistory/cgi-bin/site/viz.php?id=401>.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*, 2ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

WHEELER, Douglas L., PÉLISSIER, René. *Angola*. New York, 1971.